BiCYCLE CLUB 1
2021
No.429

発行・発売（株）枻（えい）出版社　発行人／角　謙二　編集人／岩田淳雄
東京都世田谷区玉川台2-13-2　〒158-0096　販売部TEL03-3708-5181
令和2年11月20日発行・発売（毎月20日発行・発売）第37巻／456号／1995年2月16日第三種郵便物認可

令和2年11月20日発行・発売　(毎月20日発行・発売)　第37巻456号／1995年2月16日第三種郵便物認可

BiCYCLE CLUB

●デジタル版には、表紙画像や目次に掲載している記事、画像、広告、付録が含まれない場合があります。
●掲載情報は原則として奥付に表記している発行時のものです。

以上をご理解の上、ご利用ください。

ELITE
CHANGE YOUR RIDE
エリートの新しいプレミアムホームトレーナー
11Sカセットが装着済でプラグ＆プレイが可能に
光学式パワーメーターを内蔵
24%の登坂負荷でさらにパワフル
DIRETO XR
¥115,000-
DIRETOシリーズ 3代目となる「DIRETO XR」は、再現できる登坂負荷を24%にパワーアップ。さらにユーザビリティを向上させ、11スピードカセットが装着済で、トラベルブロックも付属となり、箱から出してすぐに使える「PLUG & PLAY」を実現しました。
STERZO SMART
¥10,000-
「STERZO SMART」は、ZWIFTのライドエクスペリエンスを向上させるハンドル操作を可能とする新機能 "FutureWorks Steering" に完全対応する電子ステアリング・ブロック。
Bluetooth接続で面倒な配線不要ですぐにお使いいただけます。
RIO GRANDE
エリート社 日本正規代理店
www.riogrande.co.jp
カワシマサイクルサプライ
590-0007 大阪府堺市堺区北庄町 3-3-16
Tel: 072-238-6126
広告に記載の価格はすべて消費税抜きです。

BiCYCLE CLUB

CONTENTS

NO. 429

cover photo:Koichi Masukawa　cover design:hyangmi Kim

www.bicycleclub.jp

【 今月のBIKE 】

スペシャライズド・Sワークス エートス

145万2000円（Eタップ仕様完成車／税込）／60万5000円（フレームセット／税込）

ロードバイクは基本的にレーシングバイクだ。とくに各ブランドのトップモデルは、レースで勝つためのバイクだった。しかし今月の表紙に登場したエートスは違う。ロードバイクによるもっと別の楽しみ方を求めたバイクだ。フレーム重量は56サイズで585g。64サイズで完成車重量6.36kg（Sワークスeタップ仕様・本誌実測）を達成した。驚異の軽さだが、その魅力は軽さだけではない。剛性バランス、ハンドリング、快適性、そのすべてを高次元でクリアした。その結果、競い合うのではなく、走りを楽しむための超高性能バイク、という新しい方向性が実現された。今後この新しいコンセプトに他社が追随するのは確実だろう。まさしくイノベーティブな、スペシャライズドらしい一台だ。

SPEC.

●フレーム：Sワークス エートス ファクト12rカーボン 12×142㎜スルーアクスル　●フォーク：Sワークス ファクトカーボン 12×100㎜スルーアクスル
●コンポーネント：スラム・レッドeタップアクシス　●ブレーキ：スラム・レッドeタップアクシス油圧式ディスク　●ハンドルバSワークス ショート＆シャロー
●ステム：SワークスSLアルミ　●サドル：Sワークス パワー カーボンベース＆レール　●シートポスト：ロヴァール・アルピニスト カーボン
●ホイール：ロヴァール・アルピニストCLX　●タイヤ：スペシャライズド・ターボコットン　700×26C　●フレームサイズ：49、52、54、56
●カラー：サテンフレークシルバー／レッドゴールドカメレオンティント／ブラッシュドクローム
問：スペシャライズド・ジャパン　www.specialized.com

フィッティングに新たな革命！足底筋膜へのサポートを提供するシューズ

FOCUS 1 OF THIS MONTH

TEXT：浜田幸紀（本誌） PHOTO：廣瀬友春

FI'ZI:K

VENTO STABILITA CARBON

フィジーク／ヴェント スタビリータ カーボン　4万8000円（税抜）
問：カワシマサイクルサプライ　www.riogrande.co.jp

フィジークの最新ロードシューズ、ヴェントスタビリータカーボンは、パワー伝達のアプローチとしてまったく新しい「ダイナミックアーチサポート2.0」設計を採用。シューズの横からソールの裏側中央までを巻き込むようにしているイエローのストラップがそれだ。

この設計は業界をリードする専門家やプロフェッショナルライダーの協力を得て生まれたもので、足裏の筋膜をサポート。個別に調整可能な外部ストラップアセンブリにより、かつてないほどの快適性を与えられるとともに、ペダルへの高いエネルギー供給が実現する。

最新式のボアLi2ダイヤルを備え、インソールも再設計されるなど、フィジークブランド内だけでなく、時代の最先端を突き進むシューズになっている。

効果的な駆動伝達を可能にするスタビリータソールは、最も剛性の高い剛性指数10に設定。インソールも最適化され、これまで以上のフィット感を実現

spec：
- ●対応ビンディング：ロード　●アッパー素材：PUラミネートメッシュアッパー
- ●ソール素材：R1 フルカーボンアウトソール
- ●クロージング：ボア Li2 B ダイヤルクロージャー ×2
- ●カラー：ブラック／イエロー
- ●サイズ：36、37～47.5、48（ハーフあり）　●重量：227g（片足）

FOCUS 2 OF THIS MONTH

TEXT：浜田幸紀（本誌）　PHOTO：宮田幸司

2020年に登場したフレームポンプ ラファとシルカの限定コラボアイテム

パイプ径25㎜から64㎜のフレームに対応するシリコン製バンパーを採用している。「SILCA」のロゴが控えめにあしらわれている

RAPHA

RCC × SILCA IMPERO ULTIMATE FRAME PUMP

ラファ・RCC×シリカ インペロ アルティメイト フレームポンプ　2万6800円（税抜）
問：ラファジャパン　www.rapha.cc

もしかしたら若いサイクリストは「フレームポンプ」というものになじみが薄いかもしれない……。しかし、これが令和時代の最新フレームポンプだ！

ウエアブランド「ラファ」とパーツブランド「シルカ」の限定コラボレーションアイテム。シルカが誇る2段シールを備えたヘッドガスケットが、バルブまわりを完全にシーリング。アルミニウム製のバレル、ハンドル、ピストンを組み合わせ、あらゆるフレームポンプのなかで最も効率的な空気入れを実現している。

ポンプ内のバネの張力とバンパーにより、フレームを傷つけることなくトップチューブ下に固定可能。ブラックボディにさりげなく2社のロゴが配されるなど、デザイン面でも秀逸な出来。新しさと古さを調和させた特別な限定品だ。

spec：
●対応バルブ：フレンチバルブ　●サイズ：S（44-47㎝）、M（47-50㎝）L（53-56㎝）、XL（56-59㎝）、XXL（59-62㎝）
●25年間のシルカシールド保証付き
●ラファサイクリングクラブメンバー限定販売品

東京オリンピック代表決定までの戦い
男子ロードは新城幸也と増田成幸が選出

FOCUS 3
OF THIS MONTH

TEXT：大前仁　PHOTO：MIWA IIJIMA／宇都宮ブリッツェン

増田成幸

新城幸也

COMMENT

自分自身、この東京オリンピックのコースには向いていると思っていました。厳しいレースになることは間違いないのですが、このコースで日本代表を背負える選手だという自信がありましたし、チームも最後までその可能性に賭けてくれました。本番では逃げに乗り、自国開催の五輪という舞台で日本人が戦う姿をアピールし、見ている人に感動を与えられたらと思っています。一方で、地味かもしれないけれど、最後のリザルトだけを見据えて粘りの走りをする、そういう走りに徹するという選択肢もあります。いずれにせよ、代表チームとしてのプランを立てた上で走り、その中で最高のパフォーマンスを発揮できるように準備していきたいと思っています。

COMMENT

チームと相談して、ツアー・ダウンアンダーなどは選考を意識して走り、ポイントをとりました。当初の予定ではそれで終わりで、ヨーロッパに戻ったらアシストで自分のポイントは稼げない。本来なら8月開催のブルターニュクラシックは選考期間外でしたが、そこでもさらにポイントを重ね、無事に代表になることができました。来年、いつシーズンが始まるかさえわからない状況ですが、この冬は日本で準備を進めたいと思います。累積標高差5000mのレースに対し、今年の世界選やジロを走ったことでコロナ前は漠然としていたのが、いろんなことが見えてきました。本番ではいろんなシチュエーションを考えています。逃げもあるし、待ちもありです。

2021年7月24日に予定されている東京オリンピック自転車ロードレース、その代表候補選手がついに発表された。思い返せば選考基準が発表されたのは、五輪のコースが公表されてすぐ、2018年秋のことだった。

選考基準はレースの成績に応じて得られるUCIポイントに対し、コースの特性などを配慮した係数を用意して独自のポイントを計算し、上位の選手を五輪代表にするというもので、対象レースは当初、2019年1月1日から2020年5月31日までとされた。

ところがこのコロナ禍だ。2020年3月には世界中のすべてのレースがストップした。選考期間は事実上ここまでという考え（だとすれば代表は新城幸也＝バーレーン・マクラーレンと増田成幸＝宇都宮ブリッツェン）と、五輪そのものが延期となったのだから選考もイチから仕切り直しすべきだという意見などが出るなか、JCFが選考期間をワールドツアーのスケジュールに沿わせ、コロナ禍での不足日数分だけ延長するという選考基準に改めたのが5月のこと。具体的には、ワールドツアーが再開される日より78日間のポイントを加算して決定するというものだ。

ワールドツアーは8月1日に再開し、ヨーロッパツアーも徐々に開催され始めたものの、日本はもちろんアジアのレースはまったく再開できなかった。78日後とは10月17日。ほとんどの選手は走るレースがないまま、最後の審判を待つことになった。

これに異を唱えたのは増田だ。基準の見直しを求めて7月、スポーツ仲裁機構に訴えたのだ。増田はこう語る。「参加する機会を奪われた状態で、選考を再開するのはおかしい。凍結しているポイントを来年に持ち越して、レースが再開してから選考をやってほしかった。だって、もともとの選考自体も五輪直前の2カ月前までだったんです」

しかし、この訴えは棄却。そして8月、新城と中根英登（NIPPOデルコ・ワンプロバンス）が出場したレースで両者がポイントを加算し、暫定で首位が新城、2位は僅差ながら中根となった。代表の2枠はこの2人の手元に届きかけた。

「ワンチャンスに賭けた」という増田は10月12日、スペインのワンデーレース、ビリャフランカ・オルディジアコに出場した。1レースだけのために宇都宮ブリッツェンの選手7人が渡欧し、隔離期間を経てレースを走ったのだ。「とにかく一つでもいい順位でフィニッシュしてポイントを獲得し、逆転に賭けるという思いで走った」と増田。冷たい雨のレースを20位で終えた増田は1.8ポイント差で中根を逆転、最後の最後で、念願の五輪代表の座を射止めた。五輪代表は新城と増田、中根は補欠と発表されている。

そして数日後。中根には別の吉報が届いていた。ワールドツアーチーム、EFプロサイクリングへの移籍が発表されたのだ。五輪代表とワールドツアー入り、どちらも日本の自転車ファンにとってはビッグニュース。今から来年のレースシーンが待ち遠しい！

NEW SHOP Open

11月22日（日）には、元MTB XCオリンピック代表で、現在は人気番組「チャリダー★」に出演中のスペシャライズド・アドバイザー、竹谷賢二氏が講師を務めるMTB初心者向けセミナー＆ライドも実施予定だ

Shop 1
福岡県福岡市
ZING² FUKUOKA WEST
ジンジン フクオカ ウエスト

「ジンジン フクオカ イワイ」の2号店として、九州初のスペシャライズドコンセプトストアがオープン。ロードバイクはもちろん、MTBやトライアスロン、街乗りバイクなど幅広いジャンルとグレードのバイクを展示、販売。国内2店舗めのTURBO（ターボ）Eバイク専門店を併設している。

福岡県福岡市西区姪浜駅南2-11-22
ソレイユドゥマタン姪浜駅南3-4号1F
TEL.092-836-9366
営／11:00～20:00（日曜は19:00まで）
休／火曜　https://zing.iwaisport.co.jp

Shop 2
神奈川県逗子市
ビアンキ バイクストア逗子

ビアンキバイクストアの新店舗がオープン。「Discovery（ディスカバリー／発見）」をコンセプトに掲げる店舗では、ユーザー一人ひとりに合わせた自転車の楽しみ方を提案。ロードバイクやウエア類の販売だけではなく、サイクリングの喜びや魅力を発見したよう共有する機会を提供する充実している。イベントや試乗会、セミナーを企画。快適な自転車生活が送れる

神奈川県逗子市逗子2-7-7　TEL.046-854-4278
営／11:30～19:30 ※平日の14:00～15:00はクローズ
休／火曜、水曜　https://www.bianchi-store.jp/storelist/zushi

店舗には、ビアンキジャパンオリジナルのサイクリストのための腕時計や、日本人に合わせて開発されたアイウエアもラインナップ。チェレステカラーのアクセサリー類も豊富に取り扱っている

Shop

4 神奈川県横浜市
自転車工房ベルクレッタ

自転車愛好歴45年のオーナーが“自転車で走る楽しみ”を提案する店舗では、クロモリクロスバイクやロードバイク、話題のEバイクがラインナップ。ランドナーやミニベロの取り扱いも行っている。これから自転車生活を始めたいという人に向けた入門モデルが中心だが、レベルに合わせた広いカスタムにも対応する。

神奈川県横浜市鶴見区駒岡3-4-21　TEL.045-584-2451　営／9:00～19:00（土日は18:00まで）　休／水曜　https://velcletta.com

Shop

3 東京都板橋区
Biking ／バイキング

MTBやロードバイクなどのスポーツバイクのほか、Eバイクやキッズ向けのヨツバサイクルなどをラインナップ。「FULLCLIP（フルクリップ）」のバッグやアクセサリーの販売も行っている。お店のロゴとなっている「+B」には、生涯楽しめる趣味として、日常に自転車（BIKE）を加えよう、といった願いが込められている。

東京都板橋区東山町36-3 ティーキューブ101　TEL.03-6905-8195
営／11:00～19:00　休／水曜、イベント時など
www.facebook.com/Sportsbikeshop-Biking-102327184995736

Shop

6 埼玉県狭山市
サイクルショップメカ通信

狭山市の入間川サイクリングロード沿いにオープン。訪れた人に「自転車っていいね」と思ってもらえるサービス提供を目指すお店で、レースやサイクリング、通勤や通学など、一人ひとりの目的に合わせた自転車選びをサポートする。YouTubeチャンネル「自転車メカニック通信」も必見だ。

埼玉県狭山市入間川3-34-7 C号室　営／12:00～19:00（土日、祝日は10:00～18:00）
休／木曜、土日または祝日に不定休あり　https://mechatsusin.wixsite.com/website
※電話は回線工事待ち・問い合わせはHP専用フォームより

Shop

5 千葉流山市
サイクルベースあさひ南流山店

店舗2階にスポーツバイク専門フロアを有するスポーツスペシャリティストアとしてオープン。はじめてのスポーツサイクル選びはもちろん、カスタムやアップグレードなど幅広いニーズに対応する。初心者でも気軽に参加できるガイド付きサイクリングツアーやスポーツサイクル安全乗り方教室なども定期的に開催。

千葉県流山市木 521-1　TEL.04-7150-7010　営／11:00～20:00（土日、祝は10:00～）　休／2月、8月の内各1日、年末年始（12月30日～1月1日は休業）
www.cb-asahi.co.jp

TEXT：本誌　PHOTO：野口祐一

神奈川県鎌倉市

ロードバイクのデザイナーと直接話ができる

食事も出すスタイルは、イタリアでバールと呼ばれるものだが、日本ではバーと間違われるので、名前はカフェに

SANTILLO CICLI & CAFFE THE GARAGE

【 ザ・ガレージ 】

Shop Data

神奈川県鎌倉市常盤 42-1　TEL. 0467-53-7077
営業時間：月〜金、祝前日 19:00 〜 21:00　土、祝日 10:30 〜 21:00　日 10:30 〜 20:00　定休日：無休　席数：10

サンティッロといえば、本誌2020年11月号にも紹介された、独創的なフレームデザインのロードバイク。この店のオーナー、フランチェスコ・サンティッロさんは、なんとそのバイクのデザイナー。

しかもこのサンティッロさんは、イタリアのカロッツェリア、イタルデザインで、世界的カーデザイナーＧ・ジウジアーロに師事したほどの一流デザイナー。そんなすごい人が、なぜここでサイクルカフェを？

「イタルデザインのあと、ピアッジョ、メルセデス・ベンツを経て、日本のトヨタやホンダと仕事をしました。そこで日本が好きになり、妻とも知り合いました」

小さなころから自転車に親しみ、フリーになって最初にジウジアーロに見せたデザインも自転車のものだったという。そんな自転車好きなサンティッロさん、2019年12月に自分でデザインしたバイクのショールームを兼ねたカフェをオープンしてしまったのだ。

「自転車も料理も、イタリアのほんとうのクオリティをわかってほしいデス。サイクリング＋カフェというスタイルは、イタリアではあたりまえ。それを日本でも浸透させたい。ここをコーヒーや食事を売るだけの店でなく、コミュニティの場にしたいデスネ」

すご腕のプロダクトデザイナーが次にデザインしようとしているのは、プロダクツではなく、人と人とのつながりなのかもしれない。

オートバイも好きなサンティッロさん。店舗は当初、自分のドカティを置くガレージにしようと契約したもの。だから店名が「ザ・ガレージ」

カフェに併設されたショールームでは、ロードバイク「サンティッロ」のオーダーの相談に応じるほか、オリジナルグッズも販売中

フォカッチャ、ラビオリ、リゾットとサルシッチャなど本格料理を、サンペレグリノのキノットで

イタリアらしく、コーヒーはエスプレッソ。小ぶりのカップにフレームのシルエットが

日本バイシクル・オブ・ザ・イヤー2021

10ベストバイシクル発表！

4回めを迎える日本バイシクル・オブ・ザ・イヤー。「2021年モデル」のなかから、その年を代表するモデルを選ぶ自転車業界最大のアワードイベントだ。今年も選考委員の投票による10ベストバイシクルが選定された。この10台のなかから2021年のナンバーワンバイシクルが決まる！

TEXT：本誌／浅野真則　PHOTO：増川浩一

2020 キャノンデール・スーパーシックス エボ

2018 ジャイアント・プロペル アドバンスドSL

2019 スペシャライズド・Sワークス ヴェンジ

選考

早いものでこの日本バイシクル・オブ・ザ・イヤーも4回めとなった。過去3回の受賞車を振り返ってみると、初回の2018年はエアロバイクの雄、プロペル。翌年はエアロを研ぎ澄ませたうえで剛性、軽さのバランスに着目したヴェンジ。そして昨年はそれまでの軽量高剛性というアイデンティティに加え、快適性やエアロ性能までトータルにまとめあげたスーパーシックスエボが栄冠に輝いた。

こうやって見ていくと、受賞車はその年のトレンドを映しだす鏡となっている。そして今年ノミネートされた10台をみると、すべてがディスクブレーキなのは当然として、ケーブル内装モデルがそのほとんどを占めていることに気づく。これが今のトレンドなのだ。

そしてさらに言えば、そのなかに、グラベル的な要素を盛り込んだもの、レースではない楽しみ方に着目したモデルなど、そのトータルインテグレーションによる性能重視の流れから離れ、次のトレンドである個性化への道へハンドルを切ったモデルが見られるのも注目すべき点だろう。

今年、選考委員に辛口の評論で知られる安井行生が加わった。これにより選考がさらにシビアで責任のあるものになったことを、すべての選考委員が感じていることだろう。ジャーナリストとバイクの真剣勝負。2021年を代表するナンバーワンバイクが、次ページの10台のなかから決まる!

2021年のナンバーワンバイシクルを決める!

日本バイシクル・オブ・ザ・イヤー2021選考委員会

［選考委員］
松尾修作
産経デジタル「サイクリスト」

［選考委員］
浅野真則
自転車ジャーナリスト

［選考委員］
田村明寛
「フレイム」ディレクター

［選考委員］
難波賢二
自転車ジャーナリスト

［選考委員］
安井行生
「ラ・ルート」編集長

［選考委員］
管 洋介
自転車ジャーナリスト

［選考委員］
山口博久
バイシクルクラブ副編集長

［選考委員］
鈴木雷太
自転車ジャーナリスト

［選考委員］
ハシケン
自転車ジャーナリスト

［選考委員長］
岩田淳雄
バイシクルクラブ編集長

選考方法

2020年1月号から12月号までのバイシクルクラブに掲載された2021年モデルのなかで、フルモデルチェンジしたモデル、ブランニューモデルを中心にリストアップ。各選考委員がそのなかから、それぞれ10モデルを選んだ。その集計の結果、得票の多かった10台が、次ページから紹介する10ベストバイシクルだ。11月下旬に、これら10モデルを一同に集めた選考会を開催。検証取材や試乗を経て各選考委員が投票、ベストワンが決定する。選考結果はバイシクルクラブ2021年2月号（12月19日発売）ほかのメディアで発表される。今年はバイシクルクラブ台湾版をはじめとする海外メディアからもその情報が発信される予定だ。

10ベストバイシクル発表！

日本バイシクル・オブ・ザ・イヤー2021がこのなかから決まる！

BMC
TEAMMACHINE SLR01
BMC・チームマシーンSLR01

空力性能も向上して全面的に進化 BMC史上最強オールラウンダー

BMCの軽量オールラウンダーの最新モデル。フレームやフォーク、ボトルケージの形状を見直して空力性能を高め、専用のステム一体型ハンドルを搭載して軽量化と空力性能向上に成功。チームマシーン史上最高の戦闘力を得た。

CANYON
AEROAD CFR
キャニオン・エアロードCFR

よりエアロ＆高剛性で軽くなったマチューも駆る最新エアロロード

旧モデルに比べ、-7.4Wの空気抵抗減、170gの軽量化、14％のねじれ剛性向上と振動吸収性アップを実現した最新エアロード。ハンドル幅や高さを簡単に変更できるステム一体型のハンドルを採用し、扱いやすさの面でも進化した。

CERVELO
CALEDONIA-5
サーヴェロ・カレドニア5

舗装路も未舗装路も長距離もＯＫ あらゆる場面を１台でこなす

太いタイヤを装着可能でフェンダーなどの拡張性をグラベルロード並みに備え、クラシックレースを走れるほどのポテンシャルを秘める新しいジャンルのロードバイク。舗装路もちょっとしたオフロードも１台でこなすマルチさが魅力。

FELT
AR FRD
フェルト・AR FRD

ディスクブレーキ専用設計を採用 性能を大幅アップした3代め

フェルトのエアロロードの3代め。10度以下のヨー角で受ける風に対し、9.6％の空気抵抗削減を実現。最上位グレードのFRDはウルトラハイモジュラスカーボンを一体成形したフレームを採用し、軽さと剛性を最大限に引き出す。

GIANT
TCR ADOVANCED SL0 DISC
ジャイアント・TCRアドバンスドSL0ディスク

全方位的に進化した9代めＴＣＲ トータルパッケージのよさも魅力

重量剛性比、空力、コントロール性能のアップを実現した9代めTCR。旧モデル比でフレーム重量を140g軽量化。カーボンスポーク採用のフックレスカーボンホイールやパワーメーターを標準装備したトータルパッケージも魅力。

発表

次号で日本バイシクル・オブ・ザ・イヤー2021堂々の発表！

ナンバーワンバイクの栄冠に輝くのはどのモデルだ!?

MERIDA
REACT TEAM E
メリダ・リアクト チームE

バーレーン・マクラーレンの選手が駆る最新モデル。空力性能と快適性、剛性バランスに磨きをかけ、フレーム重量も85g軽量化。ディスクブレーキ専用設計でメリダ独自のディスククーラーを搭載。つねに安定した制動力を実現する。

バーレーン・マクラーレンが駆るエアロロードの最新モデル

空力性能を強化した最新エンデュランスロード

RIDLEY
FENIX
リドレー・フェニックス

クラシックレースでプロ選手が駆るエンデュランスロード、フェニックスの最新モデル。フレーム形状の見直し、ケーブルやシートクランプの内装化など、エアロロードのノアファーストで培った技術を投入し、空力性能を向上させた。

SPECIALIZED
S-WORKS AETHOS
スペシャライズド・Sワークス エートス

しきたりにとらわれず、走る楽しさを追求するというテーマで誕生した市販最軽量ディスクロード。軽量ステム一体型ハンドルやシートポストを採用し、完成車重量は5.9kg。ヒルクライムだけでなく、ちょっとしたグラベルもこなす。

フレーム重量たったの585g市販最軽量のディスクロード

世界選手権などで勝利を重ねる最新鋭レーシングロード

SPECIALIZED
S-WORKS TARMAC SL7
スペシャライズド・Sワークス ターマック SL7

世界選手権やツール・ド・フランスでのステージ優勝など、2020年のレースシーンで多くの勝利をあげたスペシャライズドが誇る最強のレーシングロード。軽さと剛性だけでなく、空力性能も強化した正真正銘のオールラウンダー。

TREK
EMONDA SLR9
トレック・エモンダ SLR9

超軽量ロードのエモンダがOCLV800カーボン採用でさらに進化。ケーブル類はフレーム内装とし、フレーム形状も各チューブをカムテール形状にすることで空力性能をアップ。空力性能も上りでの速さも旧モデルを大きく超えた。

OCLV800カーボンとエアロ化で最速のクライミングバイクに進化

NEW BIKES REVIEW & IMPRESSION

**ニューモデルのリリースラッシュが続くロードバイク。
各社からレーシングモデルからグラベルまでさまざまな顔ぶれが登場。
試乗インプレッションも合わせて紹介していこう。**

TEXT：猪俣健一／管洋介／山口博久（本誌）／浜田幸紀（本誌）
PHOTO：猪俣健一／網野貴香

2021モデル 速攻解説&試乗

イタリアの老舗ウィリエール・トリエスティーナが2021モデルで満を持してラインナップに加えたのがエアロロードのフラッグシップモデル、フィランテSLR。

2020年までフラッグシップであったチェントディエチプロから不要な硬さを取り去りつつ、トッププロの要求に応える剛性を維持したレーシングバイクだ。

さらにフレーム重量も870gとチェントディエチプロよりも100g以上軽量化するなど、あらゆる面から戦闘力を高めた。

これらを可能としたのが軽量ロードのフラッグシップであるゼロSLRと同様のフレーム素材の採用だ。日本企業3社のカーボンを適材適所にブレンドしたハスモッドカーボンを採用し、緻密な結晶構造と高弾性をもつリキッドクリスタルポリマー（液晶ポリマー）も用いることで剛性と振動吸収性、さらに軽さを高いレベルで兼ね備えているのだ。

またケーブルを完全内装化するステアリングコラムはゼロSLRの台形から剛性確保のために丸形に変更。ベアリング内径を広げてケーブルのスペースを確保した。

2020年よりアスタナプロチームにバイクの供給を行うウィリエール。今期、ジロやブエルタへの投入こそ諸事情により見送られたが、アレクセイ・ルツェンコやヤコブ・フルサンといったエース格のライダーがテストして好感触を得ているという。平地を主体としたオールラウンドバイクとしてフィランテSLRの活躍が見られるのはまもなくだ。

WILIER TRIESTINA 1
FILANTE SLR

［ウィリエール トリエスティーナ］フィランテSLR
84万円（アルテグラDI2完成車／税抜）、59万円（一体型ハンドルバー付フレームセット／税抜）

振動吸収性と軽さを兼ね備えた旗艦エアロロード

spec：

■フレーム：HUSモッドカーボン+L.C.P
■フォーク：カーボン
■コンポーネント：シマノ・アルテグラDI2
■ホイール：シマノWH-RS770-TL
■ハンドル／ステム：ウィリエール・ゼロバー
■サイズ：XS、S、M、L、XL
■カラー：レッド、マットブラック×レッド（受注発注）
■完成車重量：7.4kg（M／ペダルレス）

問：服部産業　www.wilier.jp

NEW BIKES REVIEW & IMPRESSION
FILANTE SLR

2

1／横風にさらに強い第３世代のカムテール形状に成型されたダウンチューブにより空力性能を確保。ホイールマウントはマヴィックのスピードリリース規格を採用し、ホイール交換もスムーズに行える　2／ケーブルは完全内装化されステム一体式ゼロバーが標準で装備される。ディスクブレーキおよび電動コンポーネント専用となる　3／BB規格は標準的かつフレーム設計の自由度が高いプレスフィットを採用　4／30Cまで対応するクリアランスを確保し、タイヤ選択の自由度も広がっている

4　3　1

IMPRESSION

スピードの変化に合わせ、ライダーに調子を合わせてくれるバランスのいい剛性

まず感じたのが、剛性バランスのよさだ。フレームのたわみ具合が最適化されている。もちろん空気抵抗については、風洞実験を経てこの形状にしているが、剛性について、このバイクはある特定の数値から導き出されたバイクではなく、ライダーがテストして、それぞれの速度域に合わせたフレームの剛性をもたせていることが感じられた。

具体的には自分の場合、40㎞/hでの巡行、パワーメーター200～270W、ケイデンス90-100rpmくらいで走ると、フレームのたわみ具合が、いい感じに反発を感じる絶妙なバランスを保ってくれる。柔らかくて腰砕けたり、硬すぎて踏み抜けることもない。いっぽう、ヒルクライムみたいにケイデンスが下がり、トルクが必要なところでもペダリングの変な反発がなく、リズムを無理に合わせなくても心地よく走れる。

ライダーを主役にバイクが合わせてくれる、ストライクゾーンの広い味付けだ。

impression rider
鈴木祐一

元MTB＆シクロクロスのトップライダーでロードバイクのインプレッション経験も豊富。
神奈川県相模原市のバイクショップ、ライズライドを拠点に自転車の魅力を伝えている。身長180㎝

剛性の最適化で乗りやすくなったセカンドグレード

OTHER MODEL

CENTO 10 SL

チェントディエチSL
61万円(アルテグラDI2完成車/税抜)
42万円(ハンドル、ステム付フレームセット/税抜)

spec :
■フレーム:HUモッドカーボン+L.C.P　■フォーク:カーボン
■コンポーネント:シマノ・アルテグラDI2　■ホイール:シマノWH-RS171
■ハンドル:ウィリエール・バッラ　■ステム:ウィリエール・ステンマ
■サイズ:XS、S、M、L、XL　■カラー:マットブラック×レッド、レッド×ブラック
■完成車重量:7.8kg(M/ペダルレス)

チェントディエチSLは、2020年までのフラッグシップエアロロードであるチェントディエチプロディスクをブラッシュアップしたモデルという位置づけとなる。剛性に優れるものの、硬さを感じる乗り味だという声が多かった前作から、高弾性カーボンの使用比率をあえて下げることでマイルドな乗り味を実現した。

これによりペダリングに対する反応性と快適性を両立。レースはもちろんのこと、ロングライドなど、さまざまなニーズにも対応する。

さらにケーブルの取りまわしにも変更が加えられ、電動コンポーネントのみに対応する。またリムブレーキモデルのチェントディエチプロも継続して販売されるため、ユーザーにはリムブレーキの選択肢も残されている。

[IMPRESSION]

安定感が高く、
乗りこなしやすいオールラウンダー

ウィリエールに共通するのは、平地での巡行とクライミングで特性が変わる点だ。ある意味フィランテSLRも同じで、これはウィリエールらしさなのだろう。すでに発表されたゼロSLは上りでのバイクの振りの軽さが特徴だったが、チェント10SLはどちらかといえば落ち着いた乗り味だ。中速から高速でのスピードの伸びがよく、維持もしやすい。さらにスプリントなどケイデンスを上げた不安定になりやすい場面でも、リラックスして力を出し切ることができる。

impression rider
鈴木祐一

1/タイヤクリアランスは28Cまで対応し、レースからロングライドまで最適な太さのタイヤを選択できる　2/ハンドルステムが別体構造のステンマとバッラによりケーブルを内装した　3/エアロ形状のダウンチューブにはボトルケージ台座が3つ設けられ高さが変更できる　4/ストレート形状のフロントフォークはキャリパー側を強化して、ディスクブレーキの制動力に対応している

2

GUSTO
RANGER DISC TEAM LIMITED

［グスト］レンジャーディスクチームリミテッド
32万8000円（アルテグラ完成車／税抜）

高弾性カーボン採用ながら驚異の価格を実現したオールラウンダー

グストは他社のOEM生産でつちかった台湾メーカーが、その技術力を生かして展開する自社ブランドだ。コンチネンタルチームにバイクを供給し、レースの最前線からのフィードバックを生かしたロードバイクを生産している。

グストのバイクは高品質であることはもちろんのこと、自社で開発から生産まで行うことで、コストパフォーマンスに優れたラインナップを特徴としている。

2021年のニューモデルとして登場したレンジャーディスクチームリミテッドは、高弾性のT1000カーボンに加えて、軽量で振動吸収性に優れたインネグラ繊維を用いたオールラウンドディスクブレーキロードだ。

フロントフォークとボトムブラケット、シートステーとチェーンステーに非対称形状を採用することで、駆動力やブレーキの制動による左右バランスを均一化し応力変形や動力損失を効果的に軽減。レースでの使用から、優れた振動吸収性を生かしたロングライドなど、ロードバイクの楽しさを1台で堪能できるスペックが与えられた。

パーツアッセンブルについてもアルテグラコンポーネントに45㎜ハイトのカーボンホイールと、プロライダーが十分にレースで使える仕様が与えられた。

それでありながら30万円台前半という価格は、驚異的なものといえるだろう。

2 4 3 1

1／左右非対称設計のフロントフォークにより高速域でも安定したハンドリングを実現した。スルーアクスルはレバーのないシンプルな形状だが、アーレンキーが内蔵されており、ホイールの着脱もスムーズに行なえる　2／剛性を高めたBBによりねじり強度と横剛性が向上した　3／駆動側を強化したチェーンステーにより動力伝達性能を高めた　4／シートステーは上下に薄く、振動吸収に配慮した設計を採用した

spec :

■フレーム：T1000カーボン　■フォーク：カーボン　■コンポーネント：シマノ・アルテグラ　■ホイール：アタッキ・カーボン45㎜ディスク
■ハンドル／ステム／シートポスト：コントロールテック・CLS　■サイズ：S、M、L、XL、XXL　■カラー：ゴールド
■完成車重量：8.4kg（L／ペダルレス）　問：エムティーシー　www.gustobike.jp

IMPRESSION

ペダリングの反応性に優れ、安定感も同居するレースバイク

BBウィップにエッジの効いたコシがありペダリングをより俊敏なリズムでまとめ上げてくれる。短いホイールベースが機敏な運動性能を演出し、クランクが前へ前へと流れていく感覚だ。これにより骨盤を立てた後ろ重心でも軽快な走りができる。68㎜のBBドロップは踏み抜けがよく、反応も良好だ。独特な形状のフォークによるハンドリングはクイックだが安定感も同居。その結果、コーナーの進入でバイクをコントロールしやすい。

シッティングのペダリングでもフロントの抜けが軽く、ライダーのレーシーな感覚にばっちりとハマる。ハイトルクで立ちまわるクリテリウム、グッと踏み込んでいくヒルクライムに非常に優れた性能を発揮するだろう。

45㎜高のカーボンホイールは機敏なテイストのフレームに巡航力をマッチングしてくれる逸品。ワイドリムで横風の抜けもよく軽量で、バイクの立ちまわりをじゃませず性能を発揮してくれる。

impression rider
管洋介

競技歴24年のベテランライダーで自身のチーム、アヴェントゥーラサイクリングの代表も務める。
長年の経験を生かした的確なインプレッションが持ち味。身長168㎝

空力性能を高めた エンデュランスレーサー

［ リドレー ］フェニックス
28万円（フレームセット／税抜）

1997年の創業と歴史こそ短いものの、ベルギーを代表するブランドとなったリドレー。そのラインナップのなかでフェニックスはエンデュランスとして確かな存在感を放つモデルだ。

そのルーツは2003年にダイヤモンドシェイプチューブを採用したフラッグシップであるダモクレスまでさかのぼる。

ダモクレスは、軽量のヘリウムとエアロのノアという、レーシングの2大巨頭が登場したことでセカンドモデルとして位置づけられるが、2010年モデルでバイクを供給していたカチューシャに在籍していたフィリップ・ポッツァートが、好んで使用するなどリドレーの歴史とともに歩んできた。

現在ダモクレスの名こそ使われなくなってしまったが、象徴ともいえるダイヤモンドシェイプ、つまりダモクレスの血統を受け継いでいるのがフェニックスなのだ。

2021年モデルで大きく進化したフェニックス。エンデュランスロードに求められる剛性と快適性の両立に磨きをかけただけでなく、ノアファストで培ったテクノロジーを生かしてケーブルの完全内装化をはじめとした空気抵抗の軽減を達成した。

ロードバイクに求められるすべての要素をバランスよく備え、エンデュランスの枠を超えたオールラウンドモデルとして登場。プロのクラシックレースからロングライドまで幅広く対応するバイクだ。

1／細身ながら高剛性のフロントフォークが的確なハンドリングを可能とした　2／ケーブルを完全内装するFステアラーの採用は、空気抵抗を軽減するほか優れたハンドリング性能にも貢献する　3／名車ダモクレスから受け継ぐダイヤモンドシェイプチューブはダウンチューブとトップチューブに採用。BBまわりの剛性も向上　4／シートポストクランプは内蔵され乱気流の発生を抑制。細身のシートステーとシートポストで振動吸収性を高めた

spec :

■フレーム：30T/24T HMカーボン　■フォーク：フルカーボン　■コンポーネント：シマノ・アルテグラ
■ホイール：ウルサス・ミウラTC37ディスク　■ハンドル／ステム：専用ファスト　■シートポスト：フォルツァ・シラスプロ　■サイズ：XS、S、M
■カラー：ブラック×ホワイト×レッド　■完成車重量：7.9kg（XS／ペダルレス）　※パーツは試乗車のスペック　問：ミズタニ自転車　https://ridley-bikes.jp

IMPRESSION

反応性と安定感を両立したエンデュランスの理想型

高剛性かつ高弾性のカーボン素材の適材適所への配置で反応のいい駆動力と、巡航性能に優れたハイスタビリティを見事に両立している。少し高めのBBハイトはペダリングで生まれるウィップを生かしやすい。後傾のシート角によってポジションの許容範囲が広く、幅広いユーザーに軽快な走りを約束する。

ヘッドまわりの剛性とストレートフォークがシャープなハンドリングを演出し、コーナーの進入でズバッと切り込んでいけるレーシーな乗り味に仕上がっている。それでいてリアバックが落ち着いて追従してくれるためコーナーで車体を倒していても安定感は失われずコントロールできるのが特徴だ。アップダウンとコーナーが続く山道などが得意とするシーンだ。ロードバイクとしてクライミングから巡航までハイレベルでこなせる基本性能こそがリドレーがエンデュランスに求めたもの。そう感じさせるバイクに仕上がっている。

impression rider
管洋介

充実のパッケージングが魅力の アルミエンデュランスモデル

OTHER MODEL

FENIX SLA DISC

フェニックスSLAディスク
20万円(完成車/税抜)

フェニックスシリーズの末弟でスポーツロードバイクの魅力を手ごろな価格で体感できるのがフェニックスSLAディスクだ。耐久性に優れたトリプルバテッド6061アルミフレームには、剛性を最適化する伝統のダイヤモンドシェイプチューブを採用する。振動吸収性に優れ軽量なカーボンフォークの採用によって、シャープなハンドリングも実現した。

■フレーム:トリプルバテッド6061-T6アルミニウム
■コンポ:シマノ・ティアグラ　■ハンドル:フォルツァ・ストラトス
■ステム・フォルツァ・ストラトス　■サイズ:XXS、XS、S、M
■カラー:レッド×ブラック
■重量:9.6kg(S/ペダルレス)

グラベルのラインナップがさらに充実!

エアロのノアファストディスクから速く走るための技術をフォードバックしたグラベルロードのラインナップが完成。カンゾースピードは未舗装路を含むツーリングのほか、ロードレース以外の目的を幅広くカバーする。カンゾーアドベンチャーは650Bホイールでエアボリュームの大きなタイヤが使用可能。キャリアやフェンダーの台座も設け、アドベンチャー志向のライドが可能なモデル。そして平日は通勤通学、週末はトレイルを快適に走る仕様としたのがアルミのカンゾーAだ。

カンゾースピード
35万円(完成車/税抜)

カンゾーファスト
33万円(フレームセット/税抜)

カンゾーA
21万円(完成車/税抜)

カンゾーアドベンチャー
34万円(完成車/税抜)

新機軸軽量ロードの
プログレード

SPECIALIZED 4

AETHOS PRO

［ スペシャライズド ］エートスプロ
77万円（完成車／税抜）

spec :
■フレーム：エートスファクト10rカーボン
■フォーク：ファクトカーボン
■コンポーネント：シマノ・アルテグラDi2
■ホイール：ロヴァール・アルピニストCL
■ハンドル：Sワークス・ショート&シャロー
■ステム：スペシャライズド・プロSL
■シートポスト：ロヴァール・アルピニストカーボン
■サイズ：49、52、54、56
■カラー：サテンブルームラーノ×
カーボン×コバルト

問：スペシャライズド・ジャパン
www.specialized.com

超軽量のエートスシリーズだが目指したのはレーシングではなく、
快適にロードバイクを楽しむためのバイクだ

スペシャライズドが「ロードバイクのしきたりを破る」として発表したエートス。超軽量ながらもレースを目的としたものではなく、純粋にロードバイクを楽しむためのバイクとして誕生したモデルだ。そのためレーシングバイクでは考慮される車重6・8kgのUCI規定にとらわれることなく開発が行われている。

エートスプロは、先に発表されたファクト12rカーボンを使用するSワークス エートスから、カーボンのグレードをファクト10rに変更したものだ。コンピュータ解析から導き出された補強レイヤーを不要として重量を大幅に軽減した丸形のフレーム形状はSワークスから受け継いでおり、カーボン素材の変更による重量増も114gに抑えられている。フレーム単体で585gを実現し

コンポーネントはシマノ・アルテグラDI2とスラム・フォースEタップアクセスの2種類から選択可能で、ホイールセットはロヴァールのアルピニストCLをアッセンブルする。ハンドルやシートポストは軽量なカーボン製が採用され、完成車重量はアルテグラDI2で6・58kgとセカンドグレードながら、ペダルを取り付けた状態でもUCI規定の6・8kgとほぼ同等となる数値を実現した。ハイエンドパーツで組み上げられたSワークスの最軽量モデルが5・9kgなので700g弱の重量増になるが、その価格差が60万円であることを考えると、間違いなくお買い得なモデルといえるだろう。

同価格のスラム・フォースEタップアクセス仕様はグロスブラッシュ×サテンターマックブラックのカラーリングで展開される

NEW BIKES REVIEW & IMPRESSION 5

BIANCHI

SPECIALISSIMA DISC

［ビアンキ］スペシャリッシマディスク

58万円（フレームセット／税抜）、73〜158万円（完成車／税抜）

フレーム重量750gを実現したディスクブレーキクライマー

ビアンキの2021年最新作は、ブランド史上最軽量となるスペシャリッシマのディスクブレーキ搭載モデルだ。ディスクブレーキ搭載による重量増を打ち払うような軽さをもったピュアレーシングバイクは、来シーズンのワールドツアーで活躍が期待される。

フレームセットはもっとも軽い塗装で750gになり、高い登坂性能を発揮。下りやコーナリングではディスクブレーキによる高いコントロール性を実現。空力性能についても一新され、高速の平坦レースからヒルクライムレースまで幅広く活躍できる。

特徴的なのはこうした最先端のシステムを搭載しながらも、フレーム自体はややクラシカルな形状に仕上げられている点。似通ったフレーム形状が増えている昨今、伝統的なシルエットを踏襲したスペシャリッシマディスクは、オーナーの所有欲を満たしてくれるはずだ。本国の職人によって塗装される特別カラーオプションを展開するなど、ユーザーの脚と目を満足させることに心を配る。

1／前面投影率を下げたフロント。タイヤ幅は28Cまで対応する　2／ケーブルはフル内装ですっきりとしたハンドル＆ステムまわりだ　3／現代の標準となるフラットマウントタイプのディスクブレーキに対応。カーボン積層も最適化されている　4／シートクランプも内蔵化されるが、シートステーとシートチューブの接合部などは伝統的な位置になっている。古くから続く、ロードバイクらしいシルエットを実現

spec :

■フレーム：フルカーボン ウィズ カウンターヴェイル　■フォーク：フルカーボン ウィズ カウンターヴェイル　■サイズ：47、50、53、55、57、59、61㎝　●カラー：全3色ほかカラーオーダーシステム対応（+3万8000円）　●重量：750g（フレーム）、370g（フォーク）

LOOK 6

［ ルック ］

問：ユーロスポーツインテグレーション　www.eurosports.co.jp

別府史之や五輪代表争いを繰り広げた中根英登が乗るルックのバイク。2021モデルではエアロレーシングバイクの795ブレードRSが使用するカーボン素材の比率を見直し、モデルチェンジした。これまで32%使用していたハイモジュラスカーボンの比率を63%に変更、前作より31ポイント高めたことで200gの軽量化に成功した。

サドルの固定力を増して調整がしやすくなった新型のエアロシートポストも110g軽量化。システム全体で310gと大幅な軽量化を達成し、フラッグシップバイクとしてさらに戦闘力を高めた。これまでと同様にディスクブレーキのほかリムブレーキ仕様も選択できる。

エンデュランスモデルでは765オプティマムプラスディスクが新登場。弾性率の異なる3種類のカーボン素材のほかに、振動吸収性に優れた12tフラックス（麻）ファイバーを15%使用することで従来のオプティマムよりも15ポイント柔軟性を向上させている。

ディスクブレーキ専用モデルとなり、最大で42㎜幅のスリックタイヤが装着可能で、オンロードはもちろんのこと未舗装路の走行も視野に入れた多目的な使用が想定されている。

フラックス素材採用で剛性と快適性を両立

765オプティマムプラスディスク

34万9800円（完成車／税抜）

spec：

■フレーム素材：HM/IM/HRカーボン、フラックスファイバー　■フォーク：カーボン
■コンポーネント：シマノ・105　■ホイール：シマノ・WH-RS171
■ハンドル／ステム：ルック・LS2アロイ　■シートポスト：ルック・LS3アロイ
■サイズ：XS、S、M、L　■カラー：メタリックブルーグロッシー
■重量：9.4kg（Mサイズ完成車）

さらなる軽量化を果たしたオールラウンドエアロロード

795ブレードRS

44万円（フレームセット／税抜）

spec：

■フレーム素材：UHM/HM/IM/HRカーボン、ほかファイバー　■フォーク：カーボン
■サイズ：XS、S、M、L　■カラー：全4色　■ブレーキ仕様：ディスク、リム（要選択）
■付属品：専用ADSステム、専用シートポスト
■フレーム重量：1050g（塗装ずみMサイズ）

グラベルラインナップが新登場！

グラベルロード向けの765シリーズが新たにラインナップに加わった。完成車で販売される765グラベルディスクは、しなやかなカーボンの比率を増やして快適性を追求したモデル。柔軟性が高められていることにより、砂利道などの未舗装路を軽快に走ることができる。

765グラベルRSディスクは、超軽量のハイモジュラスカーボンを使用した軽量モデル。よりレーシーな走りを可能とした。フレームセットでの展開となり、好みのパーツで組み上げたい中級以上のユーザーに最適なモデルだ。

765グラベルRSディスク

28万円（フレームセット／税抜）

spec：

■フレーム素材：HM/IM/HRカーボン、フラックスファイバー
■フォーク：カーボン　■サイズ：XS、S、M、L
■カラー：ブラックレッドグロッシー、カーボンシャンパーニュグレー
■重量：1200g（Mサイズフレーム）、390g（フォーク）

765グラベルディスク

38万円（完成車／税抜）

spec：

■フレーム素材：HM/IM/HRカーボン、フラックスファイバー
■フォーク：カーボン　■コンポーネント：シマノ・GRX600、800
■ホイール：シマノ・WH-RS370ディスク　■ハンドル／ステム：ルック・LS2アルミ　■シートポスト：ルック・LS3アルミ　■サイズ：XS、S、M、L
■カラー：グリーンマット　■重量：9.1kg（Mサイズ完成車）

All About

FITTING

「今乗っている愛車のポジションが一番合っている!」と自信をもって言えるだろうか。
正解がわからないポジション沼にはまり、日々試行錯誤していないだろうか。
今月は身体にバイクを合わせてあげるフィッティング方法を初心者にもわかりやすく紹介していく。
自宅にいながら一人で実践できるセルフフィッティング方法から
国内で受けられる最新のフィッティングサービスを体験レポートする。

TEXT：ハシケン／佐藤修平　PHOTO：ハシケン　ILLUST：田中斉

走りの悩みスッキリ解消!

自分でやる! フィッティングのすべて

PART.1
バイクと身体をフィットさせて
理想のポジションに変える!

PART.2
自宅でできるフィッティングのやり方を紹介
実践! セルフフィッティング

PART.3
各種フィッティングサービスを体験!
パーソナルフィッティングのすべて

身体に合わせてバイクを調整することをフィッティングと呼ぶ。このフィッティング作業によって、疲れにくく、効率的にペダルに力を伝えられるポジションに変えることができる。結果として、より速く、より安全にスポーツバイクを楽しめるようになる。また、ヒザや腰などの痛みで悩まされている場合も、フィッティングによって解消できることが多い。

このようにフィッティングはスポーツバイクに欠かせない要素だ。ところが、自己流でサドルの高さを調整したりして〝ポジション沼〟にハマっているサイクリストが多い。

本特集の前半では、およそ20年間、お客さんのフィッティングを手がけてきたスポーツバイクファクトリー北浦和スズキの鈴木卓史さんに、一人でも実践できるセルフフィッティングの方法をレクチャーしてもらう。

そして、特集後半ではより身体的特徴に合わせて細かなポジションを追求するパーソナルフィッティングの、価値や各サービスの特徴を紹介する。この機会に、確信のもてないみずからのポジションを見直してみよう。

スポーツバイクファクトリー 北浦和スズキ
埼玉県さいたま市浦和区領家3-23-17　TEL:048-883-7077
営業時間:12:00〜19:30　定休日:水曜、木曜

LOOK
SPECIALIZED
SPECIALIZED
GIRO

POSITION

PART 1

フィッティングとは、サドルやハンドルの高さなどバイクの細部を調整することで、ライダーの脚や腕の長さにピッタリ合ったライディングポジションにセッティングすることだ。スポーツバイクの場合、ひとつのモデルのなかで数多くのフレームサイズを展開しているため、最適なサイズを選ぶことができる。さらに身体に合わせて微調整を行う工程のことをフィッティングと呼ぶ。

このフィッティングには、ショップで納車時に股下の長さからサドル高などを合わせる基本的なフィッティングと、身体の柔軟性や筋力などのよりパーソナルな身体特性に合わせて調整していくパーソナルフィッティングがある。後者はフィッティング専門のマシンを使い、フィッターと呼ばれる専門家によるサービスになる。

特集で紹介するセルフフィッティングは前者にあたり、サイジングとも言う。これは「この範囲に収めておけば間違ったポジションではない」というところを目的としている。ポジションは自己流で調整していると、知らず知らずのうちに適正範囲から外れてしまい、ペダリングに違和感が出たり、身体に痛みが生じる確率が高まりやすくなる。

そこで、パート2のセルフセッティングでは、迷走し続けるポジションに終止符を打つべく、しっかりと適正範囲内にフィッティングしていく方法を紹介する。

バイクと身体をフィットさせて
理想のポジションに変える!

フィッティングでは具体的にバイクのどこから調整したらよいのだろうか。まずは、フィッティングの基本的な手順やフィッティングによるメリットを紹介する

どこをどうやって調整していけばよいのか?

スムーズな下肢の動きによって効率的なペダリングを目指すためには、サドルの高さと前後位置が大きく影響してくる。サドルの高さと前後位置はセットで調整すべきで、サドルの位置を決めることがセルフフィッティングの最初のステップになる。サドルの位置、つまり座る位置が決まれば、そこを起点にしてハンドルまでの距離を調整していく。基本となるブラケットポジションまでの距離はハンドルの長さとハンドルの高さの双方から決めていくことになる。さらに、シューズのペダルへの取り付け位置を決めることになるクリート位置の調整もペダリングに影響を与えるフィッティングの大切なポイントだ。

身体にバイクをフィットさせれば
股関節主導で大きなパワーが出せる！

フィッティングの目的は、効率的にペダリングをしながら身体にストレスのない乗車姿勢を作ることだ。フィッティングによって、適正範囲のポジションにきちんと合わせることで、サドルの上に安定して座ることができるようになる。

ポジションが合っていない人の多くはサドルが適正範囲よりも高すぎる傾向にある。サドルが高めだとクランクの上死点の通過がスムーズになりやすく、ペダルを上から踏みつけやすくなるために高くしがちだ。ところが、サドルが高すぎると下死点で脚が伸び切り、その代償動作として骨盤が左右にローリングして不安定になったり、極端に骨盤が前傾する。すると、腰痛やお尻の痛みといった悩みを誘発しやすい。

さらに上体の前傾が深くなりすぎると、股関節の可動域が狭まりダイナミックでパワフルなペダリングが難しくなる。フィッティングで重要な股関節の可動域も確保できない。さらに、ハンドル荷重になりバイクコントロール機能も低下してしまうなど、まさに負の連鎖だ。フィッティングを軽視してはいけない。バイクの上で無理なく力を発揮できる乗車姿勢を作るためのフィッティング作業は必ず行いたい。

SELF-FITTING PART 2

自宅でできるフィッティングのやり方を紹介
実践！ セルフフィッティング

セルフフィッティングで、最初に決めるべきはサドル高だ。
股下の長さに一般的に使われている股下係数0.8などの数値を掛けて求める方法ではなく
もっとシンプルなやり方でセオリーどおりのサドル高にセッティングできる方法を紹介しよう

指2本が入る高さがセオリーのサドル高

サドル高はフィッティングでベースになる大切な数値だ。サドル高が決まらなければ、いくらサドルの前後位置やハンドルまでの距離を調整したところで最適なポジションは得られない。ショップではどのようにサドル高を決めているのだろうか。

「お客さんの股下の長さを測り、その数値をお店にある過去の蓄積データを元にした計算式に入力して、およそ適正なサドル高を導いています。股下の長さの計測はお店であれば安定して行えますが、一人で行おうとすると正確な数字を得にくいはずです。そこで、一人でも比較的正確にサドル高を求められる方法を紹介しましょう」と鈴木店長。この方法なら、股下係数から求めるサドル高とほぼ同じ数値を出すことができるという。手順は次のとおりだ。

「サドルの上に左右均等にまたがります。このとき、ペダルとシューズのカカトの間に指2本分ほどのすきまができる程度がセオリーの範囲のサドル高になります。この値であれば、基本的にペダリングに違和感がでるようなこともないでしょう」

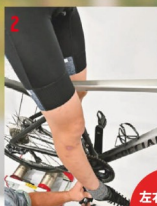
感覚だけでサドル高を調整していると、知らず知らずのうちに高くしすぎる傾向にあるので注意したい。

STEP.1

股下係数を使わず サドル高を決める！

ここで紹介する①～④の手順に沿ってサドル高を決めていこう。
一つひとつの作業をていねいに行うことを心がけよう

1 クランクを垂直にする

まず、クランクを地面に対して垂直方向にセッティングする。クランク角度が垂直でないと、正しくサドル高を導くことができないので注意したい

2 左右均等にサドルにまたがる

サドルの中心に座り、かつ左右どちらかに荷重することなく均等に座る。無理に脚を伸ばそうとせずにリラックスを心がける

3

足のカカトとペダル面の間に指が2本入るほどのすきまができる位置が、セルフセッティングで求めるときの適正なサドル高と言える

実際に一人で行うとき、指2本分のすきまを確認することが難しい。そこで、およそ2.5～3cmほどの厚みの積木などを使って代用したい

4

サドル高を調整できたら、股関節から大きく脚を動かすイメージで実際にペダリングを行おう。下死点で脚が伸びきって引っかかるような感覚はないはずだ

All About **FITTING**

フィッティングのすべて

一人の場合、正確性に欠ける股下係数を使わずセオリーの範囲にサドル高を調整する！

POINT

初心者はサドルが高すぎる傾向にある！

「自己流でサドル高などを調整している初心者の方には、サドルが高すぎる傾向がみられます」と鈴木店長。サドルが高すぎるとペダリングで下死点を通過するたびに、脚が伸びきりやすく、骨盤自体が引っ張られて不安定になる。その結果、ペダリング効率が下がるだけでなく、お尻やヒザや腰などへのストレスがかかってしまう

COLUMN

「北浦和スズキ」ではこうしている！

今年で開業15年めになり、これまで数多くのお客さんのフィッティングを手掛けてきた鈴木店長。適正なサドル高は、股下係数と過去のお客さんのデータを元に導かれるオリジナルの計算式ではじき出されている

SELF-FITTING PART 2

たったひとつの動きで前後位置が見つかる

「サドル高を決めたら、次はサドルの前後位置を調整して自転車の上で座る位置を確定させます。お店ではヒザのお皿（膝蓋骨）の裏側とクランク先端が垂線上で交わる位置にくるように前後位置を調整しています。この作業を一人で行おうとすると、確認しては座り直しての作業を繰り返さなくてはならないため、今回はもっとシンプルな前後位置の出し方を紹介します」と鈴木店長。

それは、以前にパーソナルコーチの安藤隼人さん（スマートコーチング代表）に教わったサドルの中心に乗るための方法だ。

「サドルの中心を見つける方法ですが、この位置が糸を垂らして前後位置を決めたときとほとんど同じになります。そのため、バイクの上での簡単な動作だけで前後位置を見つけることができます」

このようにすると、何度も調整を繰り返すことなく、ステップ1のサドル高とステップ2の前後位置のセルフフィッティングによってサドル位置が確定できる。

「セルフフィッティングは、痛みや違和感が出るリスクが少ないセオリーの範囲に収めてあげることが目的です。サドル位置で迷走しているのであれば、一度セルフフィッティングで間違いのない場所に調整してみることをオススメします」

STEP.2

クランク水平でサドルに着座

サドル前後位置を決める!

サドル高が決まったら、次にサドルの前後位置を調整しよう。効率的なペダリングに欠かせない前後位置は、身体ひとつで最適な位置を見つけられる。ここではサドル前後位置の決め方を紹介しよう

左右のクランクが地面と水平になるクランク軸3時と9時の位置へ持っていき、両脚に均等に荷重する。このとき、カカトが下がったり、上りすぎたりしないように注意したい

クランク水平からサドルに着座!

1／座った状態から腰を上げて、両足に均等に荷重しつつ、バイクの上で全身をリラックスさせた状態を作る　2／クランク水平をキープしながら、腕や脚は脱力しながらストンとサドルへ着座する。このとき、サドルのどの位置に座っているのかをチェックする

All About FITTING
フィッティングのすべて

サドル前後位置の調整はサドル高が出ていることが前提

POINT

サドルのセオリーは「センターに座る」

どんなに前後位置を細かく調整しても、サドルに座る位置が前すぎたり後ろすぎては調整する意味がない。まずは、サドルのセンターに座ることを意識してから前後位置の微調整を行いたい

前すぎても後ろすぎてもダメ

COLUMN

「北浦和スズキ」ではこうしている!

前後位置の調整は、ヒザのお皿の裏から鉛をつけた糸をピンと張り、クランク先端の位置が垂線上にくるようにチェックしながら行っている。ちょうど糸がクランクの先端にくるようにサドルの前後位置を微調整していく

糸に鉛を付ければ自作もできるが、一人では客観的なチェックがむつかしい

骨盤を軸に上体を前傾させ最適な距離を見つける

ハンドルの調整はサドルの位置を起点にして決めていくのがポイントだ。

「ハンドルの位置を調整することによって深い前傾ポジションをとれたり、アップライトなポジションに変えることができます。ただし、ともに極端なセッティングにするとペダリング効率が悪くなるため、お尻（骨盤）を軸にして適度な前傾姿勢に調整することが、まずは無理のないセオリーの範囲にハンドル位置を調整するコツです」と鈴木店長。ショップではどのような方法でハンドル位置を決めているのだろうか。

「ローラー台などでバイクを固定できる環境で、サドルの中央にしっかり座った状態から骨盤を軸に前傾していきます。このとき、リラックスさせて真っ直ぐに伸ばした腕が自然にハンドルのトップ（上ハンドル）にかかる程度がハンドルまでの距離の目安になります。この方法は、そのままセルフセッティングでも行えるオススメの方法です」

なお、ハンドルまわりのセッティングはセルフでも行えるが、複雑な専用設計のモデルはプロショップに委ねたい。セルフセッティングは安全面を考慮した上で行うことが大前提になる。

STEP.3

ドライビングポジションをイメージ
リラックスできるハンドルの長さと高さ

STEP1のサドル高、STEP2のサドル前後位置が決まればあとはハンドルまでの距離を決める作業に移ろう。ハンドルまでの距離を決める際のポイントは腕や上体が自由に動かせてリラックスできる距離感だ

腕や上体を自由に動かせる位置に調整

フィッティングのすべて

ヒジや腕の角度は クルマと似ている

最適なハンドルまでの距離感は、クルマのドライビングポジションをイメージしよう。長時間乗り続けても疲れにくいポジションに調整することがハンドル調整の最大の目的だ。ハンドルを握り締めたり、荷重が掛かりすぎると腕や肩に負担が掛かってしまうだけでなく、コントロール性も危うくなる

ブラケットを握った状態で手首の角度にストレスが掛かっていないことを確認したい。手首が曲がらずに真っ直ぐに伸びていれば問題ない

1 すでに調整ずみのサドル位置で、上体を起こしてサドルの中心にしっかりと座る。このとき、両腕をはじめ上半身はリラックスさせる

2 意識的に両腕を伸ばすのではなく、お尻（骨盤）を中心に上体を前傾させたときに手が上ハンドル部分にかかる位置にあれば最適なハンドルまでの距離感といえる

3 上ハンドルにかかった手をブラケットの位置に移動する。ハンドルに適度な負荷がかかりつつ、無理のない自然なヒジの角度のポジションを作れる

CHECK 02

ハンドルに腕をかけたとき、ヒジが伸びきっていたり、逆に角度がつきすぎて窮屈になっていれば、セオリーの範囲から外れている証拠だ。伸びきっていればハンドルが遠すぎて、窮屈ならハンドルが近すぎるので見直そう

CHECK 01

ブラケットポジションで、ブラケットを深く握れず先端との間にすきまを作って握っている人を初心者に限らず多く見かける。また、疲れてくると上体が起き上がりハンドルまでの距離が遠くなってしまうケースが多い。そのような人はハンドルの角のバーテープが擦れていることが多いのでチェックしよう

STEP.4

ジャンプ動作でわかる！

足のクセに合わせたクリート調整

**シューズの取り付け位置を決めるクリート調整も悩み出すと迷走しがちだ。
ここでは、間違いのないセオリーの位置にセッティングしながら
足のクセも考慮したセルフセッティングの方法を紹介しよう。**

センターに合わせながら 左右の足のクセも反映させる

左右対称である必要はない とらわれず柔軟に調整

ペダリングに影響を与えるクリート位置は、身体に合っていないとヒザの痛みの原因になる。そのため、我流でセッティングせずセオリーに則って調整したい。

「まずクリート調整は、前後位置だけでなく角度も大切です。必ずしも真っ直ぐに取り付ける必要はなく、足首のクセに合わせて調整しましょう。さらに、左右の足で取り付け角度が変わることもあります。クリートの取り付け位置は左右対称でなければいけないということもありません」と鈴木店長。

クリートの前後位置は、長年セオリーとして確立されている母趾球と小趾球の位置を結んだ線のセンター（中心）にセットすることが基本だ。クリートのセンター位置の出し方の具体的な手順は左ページで紹介する。センター出しができたら、取り付ける角度調整や左右差を確認していく。

「人によって足の開きにはクセがあります。ペダリング中、ヒザは正面から見て真っ直ぐに下ろすことが大切ですが、ヒザ下はクセを考慮した角度にセッティングするのがポイントです。クセを把握する方法として、その場でのジャンプ動作（P42）をオススメしています。この足首のクセを考慮したフィッティングはお店でも実施していますが、ひとりでも行えるのでセルフフィッティングとしてもオススメです」

All About
FITTING
フィッティングのすべて

クリート調整方法 1

確実にセンターを見つける

母趾球と小趾球の正確な位置を確認するため、シューズを脱いだ状態で足の側面を手でこすりながら行う

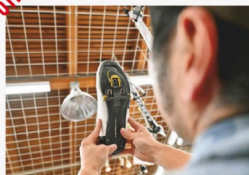
続いてシューズを履いた上から指で触りながら、先ほど確認した拇趾球と小趾球の位置を再確認する

母趾球と小趾球の位置がわかるように目印となるシールを貼っておくと便利だ

足の側面が盛り上がっている箇所がそれぞれ拇指球と小趾球の位置になる。母趾球と小趾球の間がもっとも荷重をかけやすく、クリート位置も双方の間に収めることが大切だ

母趾球と小趾球を結んだラインの中心にクリートをセッティングする。この位置がクリート位置のセンターポジションになる。ここから、左右の足の角度のクセに合わせて調整していく。続きはP42へ

POINT

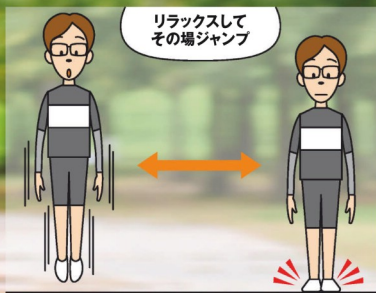
真下からチェックすると一目瞭然!

クリート調整作業は実際のペダルとシューズの関係をチェックしながら行わないと混乱しがちだ。「ペダルにシューズを装着した状態をイメージできるように、シューズ（クリート）を天井に向けて裏側からクリート角度を確認しながら作業するとわかりやすい

POINT

クリートにマーキングしておく

クリート位置の調整作業では、調整前の位置がわかるように、クリートをなぞるようにソールにマーキングしておくと安心だ。太めのペンなどでマーキングするとズレやすいので、細めのペンがオススメだ

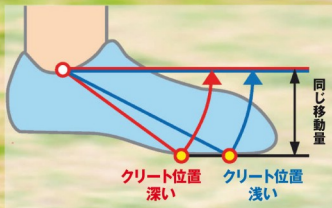
クリート調整方法 2

ジャンプ動作でクリートの左右位置を決める!

脚の開き具合は個人によってクセがあり、クリートを真っ直ぐに取り付けるとねじれが生じて関節に痛みが生じる可能性がある。そこで、その場でジャンプ動作を行うことで、脚のクセをチェックできる。左右それぞれの脚の開き具合を把握してクリートの角度調整時の参考にしたい

CHECK!

脚を脱力した状態でその場ジャンプを繰り返すと、脚の開きなどのクセが出やすい。足元を意識せずに軽くトントントンとジャンプを繰り返そう

「深い」or「浅い」でどう変わる!?

クリートの前後位置は、シューズの前方に付けることを「浅い」、後方に付けることを「深い」と呼ぶ。クリートは留め具の遊びの分だけ前後に調整が可能だ。さらに、シューズ側の受けネジの位置も前後へ調整できるシューズが多いため、双方合わせて前後1.5㎝ほどの位置調整が可能だ

前後位置はセオリーでは中心に取り付けることがオススメだ。同じ距離を移動したとき、足首が動く角度はクリート位置が深いほど大きくなり、浅いほど小さくなる。角度が小さいと素早く踏みこめるメリットがある。いっぽう、角度が大きいと足関節の動きを利用しながら力強く踏みこめる。いずれのメリットも、単純に角度の違いだけが関係するものではなく、足関節からクリートまでの距離も影響する

All About FITTING

フィッティングのすべて

4つのステップでセオリーの位置に決まる！

PERSONAL-FITTING PART 3

フィッティングサービスを体験
パーソナルフィッティングのすべて

パーソナルフィッティングは日本ではまだまだ普及の途上。
専門家によるフィッティングサービスなら適正なポジションへの近道を示してくれるはずだ。そのメリットやコーチングとの違い、国内主要サービスを、フィッティングの専門家である佐藤修平さんに紹介してもらう。

佐藤 修平

米系自転車ブランド日本支社でマーケティング、販売店研修・フィッティング責任者を歴任。現在はフリーでよろず自転車ごとを学び直し中。電動ママチャリで子供と近所の公園に行くのが楽しみ

フィッティングとコーチングは別もの

日本ではフィッティングとコーチングが、同義または非常に近い関係として、サイクリスト全般に理解されていると思われる。

しかし、両者は別のレイヤーで行われるべき作業であり、自転車とライダーをつなぐプロセスとしては、両者にサイジングを加えた3段階のステップで考える必要があるだろう。

実際に、私が従事していたフィッターリトゥールでも、フィッターがフィッティング実施中に過剰なアドバイスやスキルを、ライダーへ伝えないというルールがあった。それはコーチの役割であり、フィッティングでフィッターが行うべきものではないというのが自転車先進国の常識だ。

もちろん、フィッティングを完成させるために、補完的なアドバイスをすることはあるが、店頭では、接客係、フィッター、コーチそれぞれの専門家によって

All About
FITTING
フィッティングのすべて

分業されていることが一般的だ。

ここでお伝えしたいことは、あるべき姿の話ではない。フィッティングサービスが、一人ひとりのライダーへ適切なポジションへと導く手段になるということだ。それはいわゆる初心者だけにあてはまることではない。ベテランであっても適切なポジションでフィジカル資源を生かして効率的に乗っているとは限らないからだ。

あらゆるスポーツには基本型がありフォームがある。型からはみ出せば、身体に痛みが生じたり、望みどおりの動作はできなくなる。

偏ったポジションからスキルを自己流で体得して、トレーニングに移行したライダーと、その時点で運動能力に基づいた適切なポジションからスタートしたライダーとでは、その後の成長カーブはおのずと変わってくるはずだ。だからこそ、有料でライダーがフィッティングを受ける価値が生まれる。

このような理由で、3つのプロセスを切り分けて考えることが、ライダーにパフォーマンス向上をもたらすと考えている。3者をミックスしたサービスを否定するものではなく、順番があるということ。基本を飛ばしてしまうとあとで痛い目をみる。

適切なフィッティングがあってこそ、コーチングも生き、フィッティングの土台はサイジング（フレームサイズ選び）にあるともいえるのだ。

FITTING SERVICE

フィッティングサービスを体系的にみる
個々の身体特性にバイクを調整していくパーソナルフィッティング

高い頻度や強度で乗るライダーには、専門性が高く資格をもつフィッターにフィッティングを依頼することが、快適性や身体能力向上への近道といえる。ライダーの身体能力を引き出す土台づくりを行うことがフィッティングで、ここではコーチングと区別してみた

フィッティング（サイジング）

パーソナルフィッティング

［ おもなサービス ］
- バイオレーサー
- リオモ
- プレシジョンフィット
- IDマッチ
- リトゥールフィット
- バイクフィット
- シマノバイクフィッティングシステム

コーチング

［ おもなサービス ］
- スマートコーチング
- キノフィット
- ハムスタースピン
- アクティバイク
- パーソナルスタジオアイ
- ピークスコーチンググループジャパン

スタッフは経験則から導き許容範囲に収める

たいていは購入時に身長や股下をもとにフレームサイズを決めている。ショップスタッフは任意のフレームサイズで運動性能を犠牲にしないステム長を経験的に導き出せるが、計測機器を使うことも増えている。サイジングは機材の許容範囲内にポジションを調整することだ

可動域をサドル上で再現自転車の調整が主眼

各社で考え方の違いや、プロセスが包括的か部分的かの差はあれど、自転車側を調整してライダーの快適性を高めるということに変わりはない。自転車を調整するために重要なことは、ライダーの身体特性を評価（アセスメント）して、その可動域をサドル上で再現するということだ

身体能力を引き出しスキルやトレーニングも指導

コーチングは身体に対するアプローチだ。同時にサービス提供者の属性も異なる。理学療法士の有資格者、解剖学や運動生理学を体系的に学んだ者、元プロ選手といった経歴をもつ人など多様。ペダリングスキル、フォーム改善など中長期的なトレーニングをともなう指導でパフォーマンスを向上させる

PERSONAL-FITTING PART 3

主要メーカーのジオメトリーに対応するシンプルなフィッティング

ワイズロードといえば日本最大級のスポーツサイクル専門店。バイオレーサーはワイズロードのオリジナルフィッティングシステムだ。全国36の店舗網のうちウェア館を除く店舗に配置され、主要ターミナル駅やショッピングモールの立地と相まって来店しやすい環境が特徴だ。訪れたのは横浜店。みなとみらい地区の横浜ワールドポーターズの6Fにあり、10月末に移転リニューアルオープンしたばかり。そのフロアで異彩を放つのがオリジナルのフィッティングマシンを設置した一角。大型店ならではのぜいたくなスペース占有だ。独自に製作したという計測機器とフィッティングバイク、ソフトウエアは10年以上の歴史を持ち、現在もアップデートを続けている。もともとオランダの現バイクフィッティングのサービスを日本でライセンス展開していた背景があり、終了したあとにオリジナルとしてスタートしたという。身長と股下を測る機材、フィッティングバイクともにPCと接続され、リアルタイムに数値を出力できる。サドル高とハンドル高の基部はモーターで可動して、ライダーに合わせることができる。

FITTING SERVICE.1

低価格･短時間が魅力のワイズロード独自システム

バイオレーサー

問：ワイズロード　https://ysroad.co.jp

（写真左）無骨でしっかりしたフィッティングバイクは安定感がある。（写真右上）各機材はウィンドウズPCと接続されリアルタイムで連携。（写真右下）身長測定のほか、股下、足長、胴長、肩幅、腕長を計測する

体験レポート

入り口としては十分手軽さがうれしい

日本最大級のスポーツサイクル専門店のシステムに、いやが応でも期待が高まる。ライセンス時代の経験をもとにゼロから作り直したシステム、機材は年月を経ても稼働しているだけあって信頼性が高い。モーターで動く可変部分はちょっとしたエンターテインメント感を演出してくれる。スタンダードで1時間という手軽さもありがたい。終了時にもらえるデータ紙で任意のバイクで再現した際のステム長さなどがわかる。フォームのアドバイス紙も付帯。膨大な在庫から部品を選ぶ楽しみも

3段階に分かれるサービスグレード

ライト、スタンダード、プレミアムの3段階。実車からポジションを再現してフィッティングバイクで実施する。ライトはフレームサイズとサドル高の算出のみだが、10分税抜1000円という手軽さでパーソナル化の入り口に最適だ

10月末にリニューアルオープン。240坪の大フロアにあらゆるジャンルの商品を揃える。今回、バイオレーサーの資格を持つ古谷野穣治さんに話を聞いた

ワイズロード横浜店

横浜市中区新港二丁目2番1号　横浜ワールドポーターズ6階
TEL 045-263-6342　営業時間12～20時

フィッティングのすべて

FITTING SERVICE.3

次世代型リモート高精度フィッティング

リオモ

問：リオモ　www.leomo.io

現状把握が容易なフィット界の新鋭

加地邦彦CEO率いる頭脳集団リオモは米国法人で、日米スタッフの緻密な設計とアダム・ハンセンをはじめとする選手のデータや豊富な経験をベースにしたスポーツテック企業。ランにも活用されるモーションセンサーは実際のフィールドで動的に使え、コーチがリアルタイムに観察することもできる。運動生理学、解剖学の深い理解にもとづくハードウェアとサービスが特徴。本サービスは本年2月発売の専用デバスTYPE-Sを使用する

体験レポート

機材貸し出しで自宅にプロのアドバイスが届く

サドル高、前後位置の提案を受けることができる。店舗に出向くことが不要で、機材レンタル、アドバイスがパッケージになっており、現在のライダーニーズに合致。実際の身体の動きに合わせて最終的なポジションを内部スタッフが提案してくれる。実質キャッシュバックとなるTYPE-Sのお試しとしてもオススメ。新しい指向性を求める方へ

FITTING SERVICE.2

メソッドとデジタル、製品が融合

リトゥールフィット

問：スペシャライズド・ジャパン　www.specialized.com

近代フィットの祖のメソッドがベース

展開店舗数約50、従来、ボディジオメトリー・フィットという名称だったが、数年前に公式ツールのリトゥールの名称に統合された。近代フィットの祖というべきアンディ・プルイット博士考案のアセスメントを、医療分野生まれの有線光学式モーションキャプチャと融合。同社用品群のボディジオメトリーやバイクはリトゥールのクラウドデータと連動した高いパッケージ性が特徴だ。ロード、トライアスロン、XCに対応する

体験レポート

総合コンサル感が満足度を高めてくれる

サドル幅などはデジタル機器で測定して必要に応じて製品を提案してくれる。店によるが事前の聞き取りで自身の属性や目的をしっかり把握してくれる安心感がある。フィッターによる経験値が生きる余地があるので、ライダーのバックグランドを知ることも実施後の完成度を高めてくれるだろう。フィッティングバイク、実車持ち込みの両方に対応

デジタルで高精度、短時間を実現

バイクフィッティング

問：シマノセールス https://bike.shimano.com

オランダ発のフィットシステムをシマノが買収して全世界へ展開。3レベルのサービス展開。光学式3Dモーションキャプチャによる最適化、ペダリングのスコア化が可能。デジタル機器により実施時間を短く抑えることに成功している

わずか15分でフィットが完成

これぞ究極にして最先端

IDマッチ

問：ポディウム　www.podium.co.jp

セッレ・イタリアとルッカ・バルトリ博士が考案したフィッティングがバイクラボ。専用のデジタル機器でクリート位置から全身のポジションまで15分、全体で1時間ほどで完了するという驚異のシステムだ。さらなる展開に期待大

関節アライメント修正の定番

バイクフィット

問：サンメリット　sunmerit.co.jp

ライセンス製品も多い、ポール・スイフト氏考案のシューズウェッジやクリートスタッカーなどフィット必須の部材メーカー。誤用すると悪影響が大きいので、認定研修を経たスタッフがいる店舗で購入、取り付けてもらおう

PERSONAL-FITTING PART 3

トレックらしいスマートで明解なシステム

展開店舗数約20、開始から約10年。プロジェクトワンで完成車を購入する際の採用率が高いという。こだわるならフィッティングもということ。自社製のフィットバイク、解析の連携は非常に高く、バイク再現時のパーツラインナップも十分。コースはモーションキャプチャ・ダイナミックアナリシスに、モキャプなしのロードとトライアスロンフィットを加えた3種類

FITTING SERVICE.4

出力分布や圧力分布を可視化できる

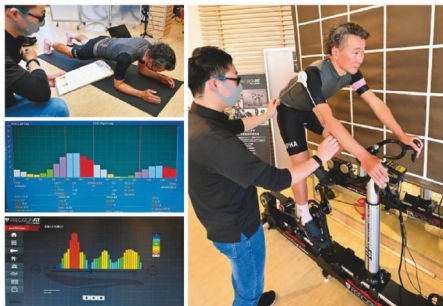
プレシジョンフィット

問：トレック・ジャパン　www.trekbikes.com

体験レポート

判断基準と提案が明解 安心して受けることができる

今回はモーションキャプチャありのコース。経験や傷病履歴などを聞き取り、12項目の身体アセスメントを経てバイク上でフィット。可動域は3段階の数値で明確に基準化されるので納得かつ安心。モーション解析はドットシールで画像処理なので装着感もなく快適だ

相模原、湘南藤沢エリアでスポーツバイクショップを展開。相模大野のトレックコンセプトストアではプレシジョンフィットのサービスを受けられる。今回、有資格者の沖山孝志店長と中里圭吾さんに話を聞いた

（左上）プランクで安定性を評価。（左中）左右の出力がグラフで可視化でき、アセスメントと参照する。（左下）別途プレッシャーマッピングも可能。（右）自社製フィットバイクは重厚で安定感が高い

ちばサイクル コンセプトストア

相模原市南区相模大野5-25-4
TEL042-715-2007
営業時間10～20時
定休日なし（年末年始除く）

国内フィッティングサービスの特徴を徹底比較

各社のフィッティングは取扱店によって内容や価格が異なる場合がある。公式サイトを参考に店舗へ問い合わせてほしい。相談する際は、レースや参加イベント、目標などを具体的にあげておくといい。また、実車の特殊な部品は事前に伝えておくと滞りがないだろう。

	インタビュー（事前含む聞き取り）	アセスメント（身体評価）	コース	基準所要時間	料金	そのほか
プレシジョンフィット	○	○	モーションキャプチャ ダイミックアナリシス（TTあり）	2.5時間	3万1000円	価格はちばサイクルの場合。サドルプレッシャーマッピングは別料金。フィッティングともに料金設定は店舗による。XCの取り扱いがある場合も
			ロードフィット	1.5時間	2万1000円	
			トライアスロンフィット	2時間	2万6000円	
リトゥールフィット	○	○	ロード	3-4時間 新宿店の場合	3万3000円	価格、時間はスペシャライズド新宿のもの。店舗によって料金が異なる場合がある。実車、フィットバイクともに可能。店舗によってはXCの取り扱いも
			トライアスロン、TT		3万8500円	
バイオレーサー			ライト	10分	1000円	実車持ち込みは可能だが、実施はフィットバイクを用いる。スタンダード以上は会員限定のポイント還元がある
			スタンダード	1時間	7500円	
			エアロ	1.5時間	1万2000円	
			スタンダード+	1.5時間	1万3000円	
			プレミアム	3時間	2万7000円	
リオモ	○		ベーシック		9800円	自宅にローラー台があることが前提となる。パワーメーターがあるとベター。フィット契約後3週間以内の本体購入で最大6000円（税抜）の割引特典あり
			スタンダード		1万2800円	
シマノバイク フィッティングシステム	○		クイックフィット	15分	2000円	価格等はライドワークス（神戸）のもの。価格や時間は店舗によって異なる場合があるので、取扱店に問い合わせが必要
			ダイナミックフィットペダル分析	40分	6000円	
			コンプリートフィット	40分	1万円	
IDマッチ	○	○	ロード、TT、MTB	1時間	3万円	サイクルショップ スフィーダ（埼玉）、ピチパラディーソアウグーリオ（大阪）で展開。詳細は店舗まで

※価格はプレシジョンフィットとリトゥールのみ税込表示。ほかはすべて税抜表示。また、バイクフィットは用品メーカーのため、今回の一覧表からは外している。

フィッティングのすべて

FITTING SERVICE

フィッティング普及の目撃者　佐藤修平さんが

サービスの価値と今後の方向性を語る

以前、直営店のサドル売り場で製品を眺めていたお客様とお話していたときのこと。「もう3個おたくのサドルを使っているけど、なかなか合わなくてねえ。次はどんなのがいいか教えてくれる?」とおっしゃるお客様がいた。

ブランドロイヤリティとしては非常にありがたい話なのだが、フィッターとしてはどうも納得がいかず。「よろしければフィッティングを受けてみてはいかがですか。サドルが問題で不具合感が発生しているとも限りませんし、お手持ちのサドルを活用できるかもしれません」と提案した。

金額にして、カーボン製の高級サドルがおよそ3万円。フィット代金も同程度。こうしてサドルでお悩みの方はフィッティングを受け、快適なポジションを得ることができた。よけいなサドルを増やすことなく、自転車本来の乗る楽しみを得ることができたのだ。

そんな近道があることをみなさんにも知ってもらえたらと思うし、お店のみなさんにも手間はかかるけれど、お客様の満足度が高まるフィッティングのすばらしさを再認識してもらえればと思う。

私が初めてバイクフィッティングに出合ったのは12年ほど前。ちょうど勤務先でフィッティングサービスを導入するタイミングだった。本社から統括責任者が来日して店舗向け講習を実施した際に、実験台として受けたのが初めての体験だった。

そのおかげで、下ハンが握れるようになったのだ。その感動は今でもはっきりと覚えている。柔軟性の低さや太っていたことなど原因はあるが、フィットによってその時点での僕でもしっかり下ハンが握れるようになった。これは驚きの体験だった。

さらにその後、フィッティングの責任者になったわけだが、特別にセンスがあったとか、選手経験があったわけでもない。本社で約2カ月の研修を受けてトレーニングしただけのことなのだ。その過程や、国内の普及で感じたのは、体系立った仕組みに基づくフィッティングサービスは、すべてのライダーにメリットをもたらす、ということ。

その仕組み=メソッドは医師またはそれに準ずる資格の専門家、自転車本体や用品の企画開発、設

計にたずさわる人々によって生みだされたもの。ライダー自身が悩みながら試行錯誤するよりも早く、すでにできあがったメソッドに従ってニュートラルなポジションを、その時点での自分自身に合わせて提案してくれるのだ。

これらを体系的に理解して、フィッティングを行うのがフィッターの役割。体系を理解して、専用の機材を導入するので、セルフフィッティングとは異なる価値がある。第三者が客観的に体系だった知識に基づいて判断する。だから料金が発生するのだ。

また、最近はフィッティングにデジタル化の波が押し寄せている。それはプロセスだけでなく、フレームサイズ提案、サドル幅計測、足のサイズやアーチ計測、クリート位置の適正化など多岐にわたる。そのデータを活用し始めているメーカーもある。

今後はフィッティングだけでなく、購入からライド、ツアーなどの出口まで、ワンストップでつながり、デジタルによるパーソナル化が進むだろう。ストラバやワフーなどのデータとバイクメーカーがより密に連携すれば、楽しみはもっと増えるに違いない。かけた時間やコストを圧縮して、はじめから正しい方向性が得られるようになり、余計なことを考えずに乗る楽しみが増幅されるだろう。

フィッティングのパーソナル・デジタル化は序章にすぎず、未来はもうそこまで来ている。

TOKYO BICYCLE GUIDE

サイクリストの名所&聖地を巡ってみよう!

東京自転車案内

摩天楼そびえ立つ都市、東京。スポーツバイクで走りまわって楽しむには不向きな土地? いやいや、そんなことはない。都内には自転車やサイクリングに関連する名所や聖地がじつは数多く存在。今回はそんなコースやスポットなどを「アーバン(都会)コース、ネイチャー(自然)コース サイクルカフェ、サイクルショップ、その他スポット」の5つに分けて紹介。ガイド役の杉本さんのアドバイスとともに、巡って楽しむ自転車案内へ、いざ!

TEXT:浜田幸紀(本誌) PHOTO:荒木優一郎/廣瀬友春/本誌

カテゴリーを5つに分類!!

- 都会コース
- 自然コース
- サイクルカフェ
- サイクルショップ
- その他のサイクルスポット

奥多摩周遊道路&檜原都民の森
多摩湖自転車歩行者道
ワイズロード新宿エリア
皇居まわり
荒サイ
JR両国駅
ラファ東京
ルブリカントアラカワベース
レシオ・アンドシー
長谷川自転車商会
迎賓館赤坂離宮まわり
連光寺坂
なるしまフレンド神宮店
自転車文化センター
ケルビムストア町田店/今野製作所
クロスコーヒーチョコレート&サンドウィッチ
南多摩尾根幹線

URBAN COURSE

［都会コース］

東京の都会的な景色や雰囲気を感じられるコース
クルマには注意して欲しいが、一度は走ってほしい場所だ

GUIDE
杉本雄隆さん
ツール・ド・宮古島優勝のレーサーながら、カフェ好きが高じて日々都内を駆け巡り、ときに海外からのゲストをガイドする。ウエアブランド「マープ」のアンバサダー。インスタ @yutakun2

皇居まわり

東京都千代田区千代田1－1周辺

東京らしい風景といえばまずはここがあがるだろう。東京の中心とも考えられる皇居のまわりはランナーが多いイメージだが、サイクリストもよくそのまわりを走っている。

日本を代表するオフィスビル街を、さっそうと駆けるサイクリスト。そんな様子が「都会派」と呼ぶにふさわしいのかもしれない。

反時計まわり一周約5㎞で、わずかなアップダウンはあるもののほぼ平坦。コースとしてひと汗かくくらいのちょうどよさが人気だ。

また、毎週日曜日にはパレスサイクリングが開かれることも知っておきたい。午前10時から午後4時の間、なんと一部区間が自転車専用道路になる。あくまでゆっくりサイクリングが前提だが、クルマを排除してのライドを楽しめるぜいたくなひとときだ。

「皇居まわりは周囲に電柱がなく、都会的な景色がきれいに映りますね。お堀やビル、東京駅など写真を撮りたくなる場所もたくさんあります。写真映えとしては夜景がオススメですが、走るなら早朝がいいですね。クルマが少ないので」と杉本さん。

ここがほんとうの都心。一周後は東京駅へ 休日はパレスサイクリング開催！

皇居まわりからすぐの東京駅前へ。ここは立ち寄りスポットとして外せない。朝昼よりも夕方や夜のほうが美しい。歩行者も多いので注意しながら移動しよう

右／皇居まわりの内堀通りは、日本の道100選に選ばれている　左／内堀通りの竹橋付近の様子。クルマはさすがに多い。走行には十分注意してほしい

歴史あるお堀と城の一角、その後ろに高層ビル群、そして手前にサイクリスト。これはまさしく東京でしか撮れない一枚かも。ぜひ同じ場所を探してみてほしい

南多摩尾根幹線

東京都民や東京近郊のライダーに聖地と呼ばれる南多摩尾根幹線、通称「尾根幹」。P56で紹介するクロスコーヒーがある稲城市から、神奈川県相模原市に隣接する町田市につながる道だ。晴れた日には富士山を望むこともでき、気持ちがいい。

人気の理由は、都会にしてはある程度走りやすい（信号が少なめ、道幅広め）こと、適度な距離（約12㎞）とアップダウンであること、尾根幹からさまざまなコースにつながること、こういった複数の利点が重なっているからだ。

稲城側からスタートすれば、全体的に上り基調になり、ほどよく息を切らせながらサイクリングを楽しめる。道路わきには公園や並木道が多くあり、景観にも優れ、気分よく走れる。ときには国内のプロ選手が走っていることも。

「ここ数年で工事が入り、自転車通行帯のマークができるなどより走りやすくなっています。そのぶんクルマとの関係性やサイクリスト自身のマナーが大切になりますね」と杉本さん。

東京オリンピックのロードレースコースの一部にも指定され、今後ますますその価値が上がっていく道だ。

尾根幹
序盤にある
くじら橋

稲城からスタートすると、ダラダラ続く長い坂。その先にあるのが稲城中央公園と稲城第二公園を結ぶくじら橋だ

尾根幹ライダーにはおなじみの、通称「バーミヤン坂」。コース序盤にあるキツい坂。ここを越えると尾根幹らしいアップダウンが始まる

みんなが集まる聖地「尾根幹」！東京五輪のコースにもなっている

この看板が稲城側からの尾根幹の上りはじめになる。休日になると、交差点の信号でサイクリストが列をなしていることもある。12月初旬くらいまでは紅葉も見られるはずだ

港区赤坂といえばオフィス街のイメージが強いが、この迎賓館を周回する道路は、都市サイクリストのポタリングや通勤途中の足慣らしによく使われている3・3kmのコースだ。わずかにアップダウンはあるが、ほぼ平坦で、信号の量も都心部としては少ない。

見どころは迎賓館前の荘厳な門だ。さすがに自転車で敷地内に入ることはできないが、写真映えすることは間違いなし。多くの歩行者が足を止めているので、ジャマにならないよう記念撮影しよう。

迎賓館自体は港区だが、一周コースには一部新宿区も入ってくる。いずれにしろ都心のほぼ真ん中だ

ちょっと
アップダウン
あり!

上／海外の要人を迎える迎賓館。当日事前予約なしで館内を一般参観できる日もけっこうある。ただ自転車は持ち込み不可　下／館まわりで都会の景色を楽しむのが吉

外交活動の華やかな舞台を一周!
荘厳な門構えとアップダウンに富む3.3km

迎賓館 赤坂離宮まわり

東京都港区元赤坂2丁目1−1周辺

連光寺は地名でお寺があるわけではない。しかし過去には存在した寺と記録にはある。近くには「春日大社」があるが、これともまた異なる

尾根幹からつなげられ、坂の名所として知られる連光寺坂（稲城～聖蹟桜ヶ丘間）。特徴は稲城側からややゆるめの坂（平均勾配3・2%）が2km強続くこと。この距離と後半にかけてきつくなる勾配が、ロードレーサーたちが自分の脚の調子を試すのにうってつけだ。聖蹟桜ヶ丘側からだと1・2kmで6・5%の勾配だ。

クルマがやや多いのが難点だが、それでも健脚ローディーたちが数多くやってくる。右写真の屋根は近隣ゴルフ場からのボール除けだ。

クライム
できる
連光寺坂

上り切った頂上になるのは「連光寺坂上」交差点。まわりにはゴルフ場が多数あり、近くの連光寺公園は景色がいい

こちらは裏側とされる聖蹟桜ヶ丘側。距離が半分になり、ややきつめの勾配になるためか、視界には空が広がる

今のあなたの「上り脚」の調子は?
ほどよい厳しさの坂が続く

連光寺坂

東京都多摩市連光寺3丁目

NATURE COURSE

［自然コース］

大都会東京でも自然のなかを走りたい！
水や緑を感じられるコースがこちら

奥多摩周遊道路&檜原都民の森

東京都西多摩郡檜原村7146（檜原都民の森） TEL.042-598-6006

東京には多くの坂があるが、山岳となるとそうはいかない。しかし東京の西側、風張峠を上る奥多摩周遊道路（都道206号）は完全な山岳コース。標高1146mをクライムすることは、都民ライダーにとっては貴重な機会だ。

輪行を活用したルートとしては、JR武蔵五日市駅からJR奥多摩駅までを走る約60kmの行程がメジャーだ。そしてそのちょうど真ん中、ほぼ上りのゴールといえる地点が檜原都民の森。休日の賑わいぶりはヒルクライマーのメッカといって差しつかえないほどだ。

30kmの上りは徐々に勾配がきつくなり、都民の森手前4kmほどからは10%を超える区間もチラホラ。道中はハイキング客のクルマやバスが多いが、道は広いため走りにくいと感じることはないはず。なにより上っている途中の眺望はすばらしく、まるで東京ではないかのようだ。

奥多摩エリアや檜原街道沿いは無数の峠やグラベルロードがあり、いくつものオリジナルルートを作成できるのもおもしろい。

標高1000mを超える山岳ライド 都内ヒルクライムの聖地へGO!

檜原都民の森の売店「とちの実」。名物は三頭団子だ。季節によって営業時間が変わるので注意。近くには自転車ラックや公衆トイレがある

頂上手前4kmあたりから奥多摩周遊道路が始まる。ここから勾配がグッと厳しくなる。当然標高が上がると気温は下がるので、ウエアの準備を

ここが上りのゴール！都民の森

NATURE COURSE

東京スカイツリーは走っていくにつれ、自分との位置関係が変わっておもしろい。荒川下流特有の小さな楽しみだ

東京の東側には全長173kmの荒川が流れている。上流～中流はおもに埼玉県を流れているが、下流の大部分は東京都内に入っている。これに沿った道は超ド平坦、クルマの進入なし、信号なし、しかも長距離と、サイクリングにうってつけだ。

ただし「荒サイ＝荒川サイクリングロード」はあくまで通称で、自転車専用の道ではない。歩行者に十分気を付けて走行しよう。

河口から遡上していくとたくさんの鉄橋をくぐる。東京の交通網の豊富さをあらためて感じる

荒川の左岸、足立区にあるみはらし茶屋。河川敷にあるため、休日はサイクリストで混みあうことも多い

サイクリストが大集合する名所
長大な川沿いを駆け抜けろ！

荒サイ

湖まわりコースの大部分はこんな感じ。信号はないが、道幅があまり広くない。歩行者もいるので、スロースピードを心がけて走ろう

東京と埼玉の県境ギリギリに位置する多摩湖。そしてその周辺に延びる都道253号は、全長23・5kmのサイクリングロードになっている。そのうち約10kmの湖まわりコースはいっさい信号がなく、ノンストップで木陰の下を走れる。

ただし、名前のとおり「自転車歩行者道」なので、スピードを出すのは禁物。湖に架かる橋から西武ドームや取水塔を見渡すような、ゆったりポタリングがオススメ。春には桜、秋には紅葉も見られる。

ギリ都内！ ゆったり楽しむ湖まわり
約10kmをノンストップで走行できる

多摩湖自転車歩行者道

多摩湖中央にかかる西側から湖全体と取水塔が見れる。休日はサイクリスト以上にランナーや歩行者が多いので注意しよう

コース途中に見えるメットライフドームは埼玉西武ライオンズのホーム。つまり東京から埼玉の球場を見ていることになる

CYCLE CAFE

［サイクル カフェ］

自転車とコーヒーの組み合わせはやはり最高。サイクリストなら立ち寄っておきたいのはここだ！

クロスコーヒー チョコレート&サンドウィッチ

東京都稲城市矢野口227-1 グランツドルフ1F TEL.042-401-6126

都心側から多摩川を越えてすぐ、前出の「尾根幹」の手前に位置するサイクルカフェがクロスコーヒーだ。オーダーサイクルジャージブランド「チャンピオンシステム」が運営し、さまざまなカテゴリーのサイクリスト、そして地域の人々が集まれるコミュニティースペースになっている。

店の前には自転車が駐輪でき、仲間どうしが集まる拠点としてふさわしいたたずまい。ゆったりとできるカフェスペースのそばにはチャンピオンシステムのジャージやケープラスのヘルメットなどの用品コーナーもある。

また店名にあるようにコーヒーほかチョコレート系の飲み物や食べ物、サンドイッチなど、多くのメニューがそろい、ライド中の食事にもひと休みにも最適。

常連の杉本さんも「朝早く（7時）から開店していて、モーニングを食べてから、さまざまなコースに走り出せるというのがいいですね」と太鼓判。

週末を中心につねになにかしらのライドやイベントが開催されている。どのイベントも気軽に参加できる

ボリュームのあるBLTバケットと冬においしいホットチョコレート。ともに人気メニューだ

ヘルメットやジャージ、シューズなども販売している。もちろん説明も受けられ、試着もできる

尾根幹入り口のサイクルハブ！ ライドイベントも多数開催するカフェ

快適なカフェスペースでゆったりコーヒーを楽しめる。このお店から多くのサイクリングコースが組めるため、休日はサイクリストが大集合していることも多い

人々と自転車が集うカフェ！

自転車関連のお店に見えないほどスマートでオシャレな店舗。これが英国らしさであり、ラファらしさだ。渋谷千駄ヶ谷の路地裏に位置する

ウエアブランドのラファが運営するクラブハウス。一階のカフェでは専用マシーンでいれる極上のコーヒーが味わえる。地下はウエアショップになっていて、ラファサイクリングクラブメンバーでなくても気軽に立ち寄れる。

またモノだけの販売にとどまらず、ライドイベントもひんぱんに開催。ラファが発信するサイクリングの精神や情熱を表現していく発信基地としても機能している。

英国ウエアブランドが営むクラブハウス
カフェもショップもライドも充実!

ラファ東京

東京都渋谷区千駄ヶ谷3-1-6　TEL.03-6434-5571

地下のショップではラファのウエアを多数ディスプレイ。その陳列も高級ブティックのように美しく整っている

都会のナイトライドなどユニークなイベントも開催。クラブ員になれば、もっとディープに楽しめるかも

コーヒー&
ネオコットの
素晴らしさ!

渋谷神宮前の一等地に構えるサイクルカフェ。クルマや人通りが多い同地にあって、われわれサイクリストにとっての癒し空間だ

ブリヂストンのネオコットに触れつつ
本格コーヒーも味わえるカフェ

レシオ・アンドシー

東京都渋谷区神宮前3-1-26　TEL.03-6438-1971

あのブリヂストンサイクルのコンセプトショップとして機能するカフェ。自転車とあらゆるライフスタイルをつなぐコミュニティー&スペースだ。カフェ好きの間で有名なオニバスコーヒーの豆を使用した一杯は、サイクリストの喉を優しくうるおしてくれる。

さらに同社のフレームを使用したバイクのオーダーも可能。同社のネオコットシリーズのうち、独自のモデルが作成できるのはここだけ。コーヒーにもバイクにもこだわる人へ。

店舗内にオシャレな駐輪場が完備される。自分のバイクを目にしながら、安心してコーヒーを楽しめるのがうれしい

オニバスコーヒーの豆は都内でも有数のショップでしか取り扱われないスペシャルなもの。非常に深い味わいを楽しめる

CYCLE SHOP

［サイクルショップ］

**東京の自転車店は地方の自転車店以上に個性が強い？
その独自性や専門性が光るショップを厳選してみた。**

新宿本館は100台を超える在庫数

全国に展開するスポーツ自転車ショップのワイズロード。なかでも新宿エリアにあるワイズロード「新宿本館」「ウエア館」「クロスバイク館」「アーバンe-コミューター館」の4店舗は、スポーツバイク乗りなら一度は訪れるべきショップだ。

驚くべきはその在庫量。ロード、MTB、クロスバイク、ミニベロ、ウエアと数えきれないほどの品々が展開。アニメ「弱虫ペダル」の声優陣も自身のバイクを購入するなど都心らしいエピソードも多い。

クロスバイク館は、当然クロスバイクを豊富に陳列。同じモデルでも複数のサイズやカラー、グレード違いを多数在庫している

**来ればすべてに触れられる
計4店舗の圧倒的在庫量を体感せよ！**

ワイズロード新宿エリア

東京都新宿区新宿2-19-1 BYGSビルB1F（新宿本館住所）　TEL.03-3350-1288

アーバンe-コミューター館はeバイクや折り畳みバイクを並べる。ダホン、ターン、ブロンプトンなど都会的なモデルが多い

ウエア館にはジャージやパンツのほか、シューズやヘルメット、バッグまで、身体に身に着けるあらゆる用品がそろう

**走れるスペシャリストが集結！
初級者も上級者も満足する専門店**

なるしまフレンド神宮店

東京都渋谷区神宮前3-35-2
TEL.03-3405-9614

ロードバイク・トライアスロンバイクの専門店として君臨するのが青山、神宮外苑にあるなるしまフレンドだ。店内にはレーシングロードバイクが多く並び、厳選されたパーツを見やすく配置。その専門性の高さがうかがえる。

しかし本店の魅力はそういったハード面だけではない。スタッフそれぞれがスポーツバイクにおいて突き抜けた得意分野をもち、トレーニングやフィッティング、旅のノウハウまであらゆる知識と経験をもっているのが特徴だ。

スタッフ全員が自転車競技やツーリング、メカのスペシャリスト。商品購入だけでなく、自転車談義もウェルカム

レーシングモデルが多めのバイクやつり下げられた高機能ホイールが目立つ。速さを追求するなら要チェックだ

駐輪場付き、中二階の店舗だ。「敷地は高いが、敷居は低い店です」とはスタッフの弁。初級者でも気軽に来店できる

右がオーナーの長谷川さん。取材中にも常連さんがひっきりなしにやってきていた。クラシックバイク乗り多し

ツーリングバイク、とくにランドナーやヴィンテージパーツに関してなら長谷川自転車商会は外せない。世田谷で半世紀以上続く、文字どおりの老舗だ。ところせましと並べられたフレームやパーツにはマニア垂涎のアイテムもちらほら。

長く自転車界の歴史を見てきた長谷川さんは「ランドナーが少なくなってきたのは寂しいけど、自転車界の未来は明るいと思うよ。サイクリングやツーリングは知的な遊びだからね」と語る。

現在では流通していないコンポーネントパーツが多数ある。年を経るほどに価値が増していっているアイテムも多い

トーエーやホルクスのフレームなど、クラシカルな鉄モデルが並ぶ。ランドナーがメインだが、ロードも扱う

ツーリング&ビンテージパーツならここ
日本で二番めに古い、歴史ある自転車店

長谷川自転車商会

東京都世田谷区世田谷1-45-5　TEL.03-3420-3365

ケルビムのバイクが展示された店内。落ち着いた空間で、オーダーフレームの相談を心ゆくまでできる

ケルビムバイクが展示される

工房内で作業する今野さんとケルビムの職人たち。高い技術と情熱をもった者のみが立つことを許される聖域だ

東京町田市にあるケルビム。この場所から、勝負の世界で戦う競輪選手や世界中の自転車愛好家達へとフレームが旅立っていく

本誌コラム「革命を起こしたいと君は言う…」を連載する今野真一さんがマスタービルダーを務める工房兼ショップ。店内には世界的に有名なケルビムのショーモデルや人気車種を展示。またタイミングが合えば、工房で製作中の自分のフレームを見ることも可能だ。

自転車乗りの究極のわがままともいえるオーダーフレーム製作を数々こなし、世界に一台しかないバイクを提供する。遠方からの来客も多く、来店の際は事前予約をしたほうが安心だ。

フレームビルダー今野真一の工房兼ショップ
こだわりの一台をオーダーできる

ケルビムストア町田店／今野製作所

東京都町田市根岸2丁目33-14　TEL. 042-791-3477

OTHER SPOT

［ そのほかのサイクルスポット ］

**コースでもカフェでもショップでもない！
それでもサイクリストなら訪れたいスポット**

ライトからコアまで自転車ファンもカバーする自転車好きのための施設。ツアー・オブ・ジャパンのグッズなども販売中

自転車文化センター（略称BCC）は、目黒駅を出て数分の自転車総合ビル内の施設だ。自転車に関する書籍をなんと1万冊以上も所蔵し、そのほとんどが閲覧可能（友の会入会費500円要）。希少な歴史的自転車や資料も保管するなど、まさに知識の泉だ。

　また3カ月ごとにテーマ展を催し、さまざまなカタチで自転車の魅力を伝えている。同ビル内ではときに業界のエキスパートを呼んでセミナーを開くなど、文化や技術の発展にも広く貢献している。

BCCはまさに自転車図書館

**自転車界の知識の泉
図書、企画、セミナーで文化啓蒙**

自転車文化センター

東京都品川区上大崎3-3-1 自転車総合ビル 1F　TEL. 03-4334-7953

現在は「競輪の魅力展」テーマ展を12月27日まで開催予定。最初期から最先端のバイク、選手やルールなどを展示解説する

バイシクルクラブ本誌のバックナンバーや各種自転車マンガは閲覧自由。これだけでも時間が潰れてしまうかも？

両国駅から電車やバスが発車する！

併設のB.B.BASEバイシクルステーションではバイクの貸し出し（専用電車に持ち込み可）や簡易メンテナンスが受けられる（有料）

JR両国駅は日本で有数の自転車とコラボ駅と言える。自転車&サイクリスト専用のサイクルトレイン「B.B.BASE」の発着駅だからだ。また「B.B.BASEバス」の出発点になることもある。

　さらにサイクリストウェルカムな施設やサービスなどがここ数年増加中だ。

　房総半島や鹿島などへ向かう専用電車に乗る際は、専用のチケットをウエブ購入する。2020年11月よりGoToトラベルキャンペーン対象となり、これまで以上にお得にB.B.BASEが利用できるようになった。

自転車＆サイクリスト専用のサイクルトレインB.B.BASE。サイクリストが人生で一度は乗るべき電車かも。あなたはもう乗った？

最近オープンしたサイクルラック付きのベックスコーヒーショップで、コーヒーを一杯飲んでから東京観光を始めるのもオススメだ

**「夢のサイクルトレイン」の発着場！
B.B.BASEバイシクルステーションを併設**

JR両国駅

東京都墨田区横網1-4-29　TEL.03-3624-4070

サイクリストのために作られた東京都江東区のコンセプトマンション。近隣には荒川やかかりつけの自転車店もある

サイクリスト専用マンション 荒川そばでイベントも多数開催

ルブリカント アラカワベース

東京都江東区東砂7-11-16　TEL.03-3452-7184

ルブリカントアラカワベースはサイクリスト専用コンセプトマンション。当然第一の価値としては「居住地」だが、一階はトレーナーやメンテナンスができる入居者用共有スペースになっていて、オープンイベントとして試乗会やワークショップが行われることも。

江東区東砂は、都内を流れる荒川の河口近く。イベント開催日に荒川サイクリングがてらに立ち寄るのにもいい。もちろん部屋が気に入れば居住も可能だ。

一階の共有スペースはイベントスペースにもなる。コロナの影響もあるので、イベントの開催や内容の確認を行ってから出かけよう

居住スペースイメージ。ミノウラのオリジナルバイクタワーを完備。このほかの設備も充実

ジャパンバイシクルルート実走調査⑨

あづみのセンチュリー＋周辺ルート

県一周ライドが提案され、サイクリング推進の機運が高まる長野県。高峻な山々が連なり、峻険な稜線を描く北アルプスに抱かれた豊かな緑と清らかな水が育む美しい自然が広がる安曇野を中心に四季の美景や歴史を堪能できる魅力いっぱいのルートをご紹介しよう。

TEXT：絹代　PHOTO：後藤武久／宮田幸司
ILLUST：田中斉　MAP：オゾングラフィックス

ジャパンバイシクルルート（JBR）とは

全国のサイクリングルートに見識の高い、ツーキニストの疋田智さん、自転車百哩走大王（ロングライドやセンチュリーライドを走るクラブの愛称）の代表を務める平本雅典さん、サイクルライフナビゲーターの絹代さん、そして本誌編集部員によって選ばれた、世界に誇れる日本のベストサイクリングルート10選

PROFILE

サイクルライフナビゲーター
絹代さん

イベントやレースのMCや執筆、健康／観光／町づくりなど自転車に関わる全般でマルチに活動中。各地の自転車活用推進計画などの検討委員も務め、自転車環境の向上や魅力発掘・発信などの活動にも携わる

北アルプスが見守る 緑と水辺の美しいまち

信州の自然は、季節の移り変わりにつれ、大きく風貌を変え、日本には四季があるということをあらためて教えてくれる。桜が咲き、新芽が芽吹く春、濃い緑が茂る夏、美しく紅葉する秋、深い雪に覆われる厳しい冬。そのどれもが美しく、私たちを強く魅了する。

メインコースを象徴する北アルプスは、森林限界を越える3000m級の山々が描く稜線と、氷による侵食が掘り込んだ独特の山容が大きなインパクトを持つ。

コースを走れば、迫力ある北アルプスが、前方に、横に、ときには並ぶ家々のすきまからも姿を現す。その気高く雄々しい姿には、人々の心を強くつかむ力がある。

今回はメインコースが走る、城下町松本、北アルプスを源流とする梓川と高瀬川に挟まれ、比較的平坦な安曇野、北の日本屈指のマウンテンリゾート白馬に加え、面積の88％を森林が占め、高山が連なり急峻な地形をヒルクライムコースとして提案する小谷村や、本年塩田平が日本遺産に登録された上田市にエリアを広げ、ご紹介したい。全域で、日本の原風景とも言える田園風景や、豊かな緑、清らかな川や湖の織りなす心和む美景と、それらを高地から見晴らす絶景を堪能できるだろう。

CHECK! あづみのセンチュリーのココがいい！

01

輪行でエスケープができるルート

南北に細長く伸びるルートに沿うようにJR大糸線が走っており、輪行を組み込みショートカットしたり、スタートゴールを変更したりと、鉄道を利用することで、コースを自在にアレンジすることができる

02

各エリアにわかりやすい看板がある

自転車に積極的で、推奨ルートを設定し、道標を掲げてライドをサポートしてくれているケースも少なくない。小谷村のように一般的な指標として使われるほど地域の生活に溶け込み、根付いている地域も

03

宿泊スタイルが豊富に選べる

長野県では、ホテル、ペンションに加え、キャンプやグランピングなどの人気も高く、宿泊の選択肢が豊富。サイクリングに加え、宿泊もアクティビティーのひとつとして滞在を総合的に楽しむことができる

04

アウトドア文化がある自然豊かな地域

国内随一のアウトドア県である長野県。地域の財産である自然環境を楽しむ観光客を迎える姿勢が整っており、自転車も特性を理解したうえで、地域を満喫できるルート提案やサポートを提供してくれている

※新型コロナウイルスの影響により、営業時間や施設利用条件の変更の可能性あり。各地へ行く際は直接確認を！！

美しい山々を眺め、自在に駆け巡ろう

**北アルプスに見守られ、山々に抱かれ広がる安曇野を軸に
白馬、小谷、美ヶ原などの山岳地帯や上田に足を伸ばし
雄大な自然と、土地の歴史や文化を存分に楽しみたい。**

イラスト：庄司猛

趣向に合わせ、エリアと楽しみ方を選び取ろう

今回のカバーエリアには、安曇野や上田などの比較的平坦な地域と、小谷や白馬など、山岳に密接した地域がある。

どの地域も景観に優れた豊かな自然環境のなかにあり、登坂すれば、絶景を見晴らせるごほうびがついてくる。興味や脚力に応じてエリアを決め、ヒルクライムパートの取り入れ方を調整し、ルートを描いていくことになるだろう。

大糸線、別所線など、鉄道も活用し、リスクに供えつつ確実にゴールできるプランを練ると安心だ。

朝の雲海や満点の星空など、宿泊してこそ楽しめる見どころも魅力的。キャンプなどアウトドアステイを含め、好みのスタイルでの宿泊を盛り込むのもオススメだ。事前情報をしっかり収集し、あますところなく滞在を楽しもう！

あづみのセンチュリー

松本から、安曇野、白馬と北アルプスを望むエリアを大糸線に沿って南北にダイナミックに走る100マイルのセンチュリーコース

上田～塩田平

本年日本遺産に登録された塩田平の史跡群や真田の郷として有名な上田の城下町をめぐる知的探究ミドルコース

白馬～大町

白馬の絶景ポイントをめぐる広域コースに絶景黒菱平へのヒルクライムを加えたチャレンジングな欲張りルート

小谷村

絶景の登坂から、林間を抜け小谷村をめぐり、地域色豊かなグルメを楽しむ。ヒルクライムの村を堪能できるベストルート

イベント参加も ツアー、プライベートライドも楽しい

CHECK!

サイクリングやヒルクライムなどのイベントも多く開催されているが、ルートしだいで難易度が大きく変わる土地でもあり、個々に合わせて設計したツアーやライドなら確実に気兼ねなく走れる。長野ではガイドツアーも多く開催されており、観光案内所などにも推奨ルートなどの情報があることが多い。その時々の自分にとってベストの方法を選びたい。

小谷ファットバイクセンター

北アルプス山麓地域での自転車の遊び方を極めた新井東珠さん（上）が代表を務める。個々に合わせ、走りやすい道を選びコース設計するガイドツアーを開催。ロードツアーは4～11月のみだが、冬季もゲレンデや林間トレイルの雪上ファットバイクライドで楽しめる。www.otarifatbikecenter.com

アルプスあづみの センチュリーライド

本誌掲載ルートと同じエリアで、桜（4月）と新緑（5月）の季節に2回開催されるロングライド。ルートの魅力に加え、エイドステーションのもてなしも好評。エントリー受付開始後すぐに定員に達する国内屈指の人気イベント
https://aacr.jp

※新型コロナウイルスの影響により、営業時間や施設利用条件の変更の可能性あり。各地へ行く際は直接確認を!!

ROUTE

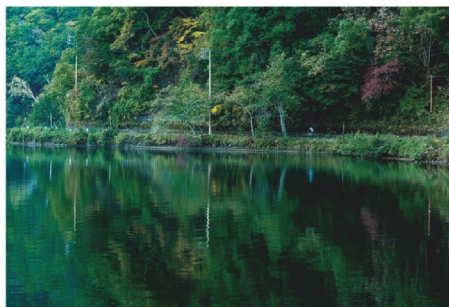
01

北アルプスの山々が象徴する
自然豊かな土地をダイナミックに走る

あづみのセンチュリー

　松本を出発、安曇野を抜け、白馬で折り返す100マイルコース。全域に田園風景や、美しい川、湖と美景が広がる。とくにコース内随所に現れるきりりと気高い美しさを見せる北アルプスの存在感は絶大。残雪のある季節は、雪の白色が山の輪郭を際立たせ、迫力を増す。スタートは、鉄道利用なら特急が停まるJR松本駅を選び、クルマや空路なら松本空港や宿泊施設などの駐車場を使うケースが多い。

　脚力に合わせ、ショートカットや、道中の宿泊、大糸線の輪行利用を加えるなどのアレンジも可能。

　ルートには観光地も多く、グルメなど立ち寄りの選択肢も豊富。いろいろな形で楽しめる魅力いっぱいのコースだ。

仁科三湖の中で最も南に位置し、最初に登場する木崎湖。澄んだ湖面が広がり、清涼な空気が漂う湖畔エリアは、ここまでの景観とは雰囲気が変わり、いいアクセントになる。四季折々の景観が楽しめる木崎湖には、年間を通じ多くの客が訪れる

①安曇野の穂高高原にある「北アルプス牧場」 ②豊かな自然の中で育った牛たちから搾る新鮮な牛乳で作られたソフトクリームはコクがあって濃厚！　しっかりと、牛乳の味が生きている。www.bokujyo.co.jp

①「ファミリーマートJA大北会染店」では地元産の野菜、果物、米などのほか、おやきやスイーツなども販売 ②③"岳樺"のコシがありながらふっくらしたパンに、甘辛ソースをかけたカツとシャキシャキレタスを挟む豪快なサンド、濃厚なクリームがパンパンに入った特製シューも人気。北安曇郡池田町会染5098-1

①②ホテルやキャンプでの宿泊に加え、ゴール後のBBQや日帰り入浴もOK。施設を利用し、ここに駐車して走りに行くケースも定着している www.shisuien.jp

①②独自に味付けした具をたっぷり入れ、香ばしくカリッと石で焼きつける。皮も具もぎっしり詰まったおやき ③④⑤甘系も食事系も人気。イートインあり「おやきの店うしこし」安曇野市豊科田沢徳治郎7038

①人気のパリパリ春巻き ②旨味たっぷりスープにプリプリ海老が乗る海老ソバ ③閑静な別荘街にあり、宿やパン屋も展開。「白馬飯店」白馬村北城2446

黒糖入りの皮にいちごクリームとあんをサンド

明治7年創業のお茶元の人気スイーツ。①苺クリーム入り「苺あんバタどら焼」②⑤高さ30㎝もある「抹茶パフェ」。抹茶ソフトや寒天、ジュレに栗や白玉、あん、わらび餅が！ ③④いちご、抹茶クリームの「とろける生大福」⑥やみつき系「揚げみたらし団子」「胡蝶庵あづみ野本店」 http://kochouan.jp/smp

松川大橋
白馬駅
白馬飯店
青木湖
木崎湖
信濃木崎駅
信濃大町駅
ファミリーマートJA大北会染店
細野駅
穂高駅
北アルプス牧場
胡蝶庵あづみ野本店
おやきの店うしこし
豊科駅
梓水苑
松本駅
START&GOAL
松本空港
塩尻駅

松本空港 木崎湖 飯森駅 松川大橋 飯森駅 青木湖 細野駅 松本空港

 ※新型コロナウイルスの影響により、営業時間や施設利用条件の変更の可能性あり。各地へ行く際は直接確認を!!

ROUTE

02

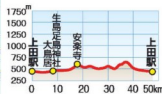
歴史や文化に触れ 城下町グルメも堪能

上田〜塩田平

「信州の鎌倉」と呼ばれる塩田平と、真田三代の郷である上田城や城下町という風情の異なる上田市の二つのエリアを散策し、歴史に思いを馳せ、グルメスポットをめぐるミドルコース。

塩田平には、夏至の朝昇る太陽が地上に作り出すライン上に多数の神社仏閣が並ぶ。この「レイライン」と、地域に伝承された雨乞いなどの祭りや祈りのストーリーが今年日本遺産に登録された。史跡や文化財、鏡面湖にもなる美しいため池など、興味に合わせて散策したい。余裕があれば、美ヶ原高原美術館に向かうヒルクライムを加えるのもオススメ。絶景を堪能できるチャレンジングなロングライドを楽しめるコースになる。

心地いい風に サワサワと 揺れる穂

①上田城の城下町、柳町通り。歴史の風情を残した、魅力的な店舗が並ぶ　②田園地帯、豊かな自然の間を走り抜ける　③日本遺産の構成文化財のひとつ前山寺　④塩田平の象徴、独鈷山を背景にそびえ立つ朱塗りの生島足島神社の大鳥居

①完熟の国産果汁を寒天や水飴で固め、風味にすぐれた色とりどりのゼリーに仕上げた「みすゞ飴」。1個33円のうれしいばら売りあり！　②棒状のゼリー「みすゞふるうつ」　みすゞ飴本舗上田本店」https://misuzuame.com

①創業85年の老舗「富士アイス」の「志゛まん焼き」はあずき、クリームともに1個80円！　②皮を破れば、8時間かけて炊き上げたトロトロのあずきが流れ出してくる。甘さ控えめで、何個でも食べたくなる上田のソウルフード　上田市中央2-10-14

三代の女性たちが先々代から味を引き継ぎ、手打ちのそば、うどんを提供する「塩田屋」。客へのもてなしの心が見える地元に愛される名店。サクサクの天ぷらや、歯応え抜群のきのこ小鉢も絶品！　上田市中央1-4-9

素材にもこだわり抜く「ササザワベーカリー」。①栗あんたっぷりの栗あんぱん　②ランチパンはジャムやクリーム、あんなど、サンドの中身を選びオーダー　③一番人気の生クリームパン。ふわっと軽く、甘さ控えめでペロリと食べられる　④地元産のイモをそのまま味わう手作りコロッケ　⑤ごろごろとりんごが入ったアップルパイ　上田市上丸子259

※新型コロナウイルスの影響により、営業時間や施設利用条件の変更の可能性あり。各地へ行く際は直接確認を!!

①澄み渡る青木湖の湖面を眺める。ここを抜ければ白馬も近い　②真っ白なススキの穂が風に揺れ、白いさざなみを立てる。幻想的な光景だ　③草に覆われた緑の切り立った斜面を眺めながら黒菱平へのヒルクライムに挑む。止まって振り返れば、自分の来た道もまた絶景

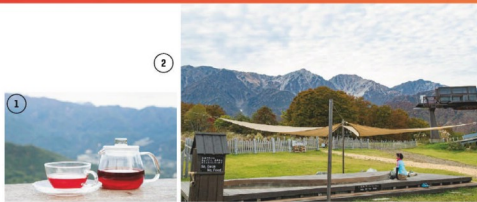
ROUTE 03

白馬の人気スポットめぐりに
とびきりの絶景ヒルクライムもプラス

白馬～大町

白馬駅をスタートし、白馬エリアを南北に大きくまわり、美しい北アルプスの眺め、里山、田園風景、湖などの景観を楽しむ。絶景ポイントである白沢峠や黒菱平へのヒルクライムにも挑戦するなど、観光地白馬エリア内の見どころを可能な限り詰め込んだ欲張りルート。

白馬には魅力ある立ち寄り場所が多く、ゆったりとスポットめぐりを楽しむショートコースや、ヒルクライム部分を割愛したシンプルな周遊ルートなど、脚力や時間に合わせ、アレンジして楽しむといいだろう。

黒菱平へのルートは7月～11月までしか開通しない絶景道。10%近い勾配が続くタフな登坂だが、迫りくるような白馬三山を眺め、切り立った斜面を上る高揚感と達成感は絶大！走れば、記憶に残るライドになる。

優れた眺望が広がる北尾根高原の「Snow Peak FIELD SUITE HAKUBA KITAONE KOGEN（スノーピーク フィールド スイート 白馬北尾根高原）」。開放感ある自然の中で極上のグランピングもできる　①眺めを独占、開放感たっぷりのティータイム　②手が届きそうな白馬三山を見上げる絶景の足湯　https://fieldsuite-hakuba.com

snow peak FIELD SUITE HAKUBA KOGEN（スノーピーク フィールド スイート 白馬 北尾根高原）
松川大橋
信濃森上駅
野平地区
黒菱平
START&GOAL
白馬駅
サウンズ・ライク・カフェ
snow peak LAND STATION HAKUBA（スノーピーク ランドステーション白馬）
リッカ
Chichukai（チチュウカイ）
飯森駅
白馬村
長野県
嶺方峠
神城駅
道の駅 白馬
サンサンパーク白馬
南神城駅
美麻トンネルは旧道
大町市
青木湖
中綱湖
簗場駅
小熊山展望ポイント
海ノ口駅
大町市
木崎湖
中山高原
信濃木崎駅
JR大糸線
北大町駅
5km

1750m
1500
1250
1000
750
500
250
白馬駅
嶺方峠
小熊山展望ポイント
黒菱平
白馬駅
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90km

①グリルされたバンズと溶けたチーズ、パテ、たまご、野菜とそれぞれが生きた極上ハンバーガー　②大きさにもびっくり！　③ぬくもりある手作りスイーツ「サウンズライクカフェ」www.sounds-like-cafe.com

頬張れば
素材の風味が
ふわりと広がる

エーゲ海、地中海沿いで育った夫婦が営む「Chichukai（チチュウカイ）」。原料・産地にこだわった旬のフレーバーで、カラダにやさしいジェラートを毎日手作りで提供　白馬村北城840-1

①洋菓子屋「リッカ」　②④⑤華やかな生ケーキは、看板商品であるバウムクーヘンをスポンジやタルトがわりにあしらい、味も見た目も細部までこだわって仕上げられたもの　③周辺を髪に見立て、ヘアカットのようにいただくビスケット　白馬村北城2548-2

①レンタルE-バイク＋特製デリ＋湯沸かしコーヒーセットのプランが話題　②ショップ、レストランなどが営業「LAND STATION HAKUBA（ランドステーション白馬）」www.snowpeak.co.jp/landstation/hakuba

※新型コロナウイルスの影響により、営業時間や施設利用条件の変更の可能性あり。各地へ行く際は直接確認を!!

①コース内最難関、小谷温泉へのヒルクライムは鎌池で小休止。青空と紅葉を映し出す湖面は息を飲むような美しさ。クリートでは歩きにくいが見る価値のある美景が広がる　②美しい北アルプスを望む　③降り積もる雪にあらがい、根本が曲がった木々が自然の厳しさを語る。立ち姿は力強く、美しい　④景観に魅かれキツい勾配もクリア！

ROUTE

04

景観にもルートにも恵まれた国内随一のヒルクライムの村

小谷村

北アルプス白馬山麓に位置し、まさに急峻な山岳地形の中にある小谷村。雨飾高原や鎌池など、ここにしかない絶景がごほうびとなるチャレンジングなヒルクライムと、豊かな自然のなかを抜けるサイクリングを組み合わせた小谷村を象徴するコース。

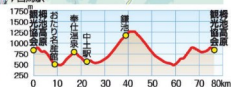
小谷村は、ショートコースから栂池自然園を目指す本格的なコースまで地形を生かした8つのヒルクライムコースを提案しており、足試しも、組み合わせたロングライドも楽しめる。コース内には道標や位置表示があり、わかりやすい。

季節とともに景観が大きく変わることも小谷の魅力のひとつ。冬季はオンロードはお休み。真っ白な雪上のライドを楽しめる。

※冬期は積雪や路面凍結があるため、オンロードの走行は5月～11月を目安にプランを立てよう

鎌池のほとりに立つ「鎌池ぶな林亭」。①味わい深いきのこたっぷりのきのこ汁　②そば粉と馬鈴薯で作る小谷名物「ちゃのこ」。ニョッキのようなもちもち生地に手作りの具が包まれる。ちゃのこは「おたり名産館」でも購入可能。小谷村中土18926-1

①②小ぶりで食べやすく、リーズナブル　③レーズンぎっしり！　料金を置きメモを残せば、いつでも購入可能。お店のやさしい空気にほっこり「からすのパンやさん」小谷村千国乙4926-1

里山のなかにおだやかにたたずむ「CAFE 十三月」。①こだわりのコーヒーを旬の素材を使った手作りケーキとともに　②サイクルラックも美しい景観の一部になる　③古民家を改装した店内には自然光が差し込み、居心地のよい空間が広がる　http://13gatsu.net/

地域に根差し、地元の小学校にも納品する小さなベーカリー「一輪の華」。①③④ハード系パンは、外はカリッ、中はふんわり　②スイーツ系デニッシュもサクサク！　こだわりと優しさが詰まったパンのファンは多い　小谷村千国乙6756

※新型コロナウイルスの影響により、営業時間や施設利用条件の変更の可能性あり。各地へ行く際は直接確認を!!

新城幸也13回めのグランツール完走！

［ジロ・デ・イタリア2020］

開催日：2020年10月3日〜10月25日／開催地：イタリア／主催者：RCSスポルト

グランツールに13度も出場し、すべて完走した新城幸也。
今回はかつてない状況のなか、どんな思いで走ったのか？
彼の長年のパートナーでもあり、世界各国のレースに帯同し、
コルボスの契約フォトグラファーとして活動する飯島美和がリポートする。

TEXT & PHOTO：飯島美和

d'Italia 2020

Giro

世界中がコロナ禍で未曾有の事態に襲われ、誰もがグランツールの開催を諦めていたさなか、9月にツール・ド・フランスが開催され、予定どおりパリのど真ん中でフィニッシュを迎え、全日程をやり遂げた。

ツールが開催できたのだから！とスポーツの国際大会開催に勢いがついたが、ジロ・デ・イタリアはそれとはちょっと違っていた。医療崩壊、経済破綻しかねないイタリアでどうやってジロが開催できるのか？ そう考えるチームがほとんどだったのだ。

9月24日、開幕まで10日を切り、新城の所属するバーレーン・マクラーレンも、当初「もし、ジロが開催された場合は」という前置きがあったうえで、チーム内でまず7人の選手がジロ出場の通知を受けた。そのメンバーを見た誰もが驚いただろう。そこには新城の名前があったのだから。

13回めのグランツールで初めてエースナンバー、下1番を託された。新城にとって大きなモチベーションとなった

一度も逃げるチャンスを与えられなかったグランツールは初めてだけど、こんなにやりがいのあるグランツールはひさしぶりだった！

――新城幸也――

今年、新城に与えられたレースカレンダーは、ツール・ド・フランスのリザーブ、そしてヴエルタ・エスパーニャだったこともあり、本人でさえ、ジロはいわばノーマークだったという。

新城のジロ出場を決定付けたのは、9月中旬、イタリアでのワンデーレース3連戦。ジロの監督を務める1人、アルベルト・ボルピ監督が「ユキヤをジロに出すべき」と断言したことにより、チームの中でジロ・デ・イタリアに向けてのメンバー選考が動いた。

9月27日、イタリア・イモラで開催された世界選手権での新城の走りに対し、チームの首脳陣は『彼をジロに選んだことは間違いではなかった』とコメントしている。

イタリアの自転車ファンの間で、新城の知名度は日本の報道では計り知れないほど高い。「アラッーシロ!!」とイタリア人にとって発音しやすい名前に加え、さかのぼれば2010年のジロでの活躍。新城を含む3人が逃げ、迫りくる集団から、果敢にみずからのアタックで逃げ切り3位という走りで彼らの心をつかんでいる。

新城のキャリアのなかで、2010、2014年とジロは過去2回、意外にも今年が3度め。「フランスのチームに所属しているときは、ツールが最重要だったし、

上／「ビルバオにボトルを渡そうとしたら、『今ちょうどボトルが欲しいと言おうとしたんだよ』って言われてうれしかった」という以心伝心エピソード　左／寒さが苦手な新城にとって、10月のイタリアの悪天候に何度も苦しめられた。この日は「なんて日だー」と叫びながらフィニッシュしてきた

「自分のためだけなら、やめてたかもしれない 明日もエースを守るために峠を越える」

イタリア系のチームに移籍してからは、ジロが最重要になる。そのときのチームの事情で選手の需要が違うから」。その言葉を聞くと、今年のチーム事情はジロで新城を必要としていたと言える。

「エースのビルバオでさえ、ジロに出場することが決まったのは世界選手権後だったし、ツールをランダのアシストとして全開で走ってきてジロって、正直キツいだろうなって思ったよ」と新城はメンバー発表をした後も、チームの方針が定まっていなかったと感じていたという。

「やっぱりこんな状況だから、ヴエルタの開催もどのチームも危ういと考えていたと思う。だったら調子のいい選手は出し惜しみしないで、今使え！みたいな（笑）。だから、自分も選ばれたし、ビルバオも出場したし。でも、グランデパールのシシリア島に入ってからのミーティングで、ステージ優勝をねらっていくのか、総合をねらっていくのか、明確ではなくて、ビルバオと、ヘイマン（ペロルシュタイナー）のコンディションしだいというところ。最初の4ステージでチームの方針を決めるというのがペリゾッティー監督の考えだった。そしたらエトナ火山のステージでビルバオが絶好調で（笑）。シシリア島からイタリア本土に入ってからは明確。個人総合の表彰台争い。そしたらもう自分のやることはひとつ！」

チームメイトのヤン・トラトニックが逃げ切りのステージ優勝は、チームをさらに活気づけた

チームはビルバオの総合順位を守るという方向に舵を取り、新城はビルバオのアシストとしての使命を受けた。

とはいえ、新城がビルバオと走るレースはこのジロが初めて。それどころか、チームキャンプですら、同じグループではなかった。これまでグランツールの総合争いをするような選手のアシストは、ヨーロッパカー時代にツールやジロでアシストとして指名されるほどの信頼関係があったピエール・ローラン以来。しかしこのような関係を築けるだろうか？という新城の不安はすぐに消えた。

1週めを終え、ビルバオは「自分のアシストは新城がいい」と監督に要望したのだ。

「このジロで自分に逃げるチャンスは与えられないと思ったよ。でも、それってすごく責任がある自分しかできない仕事を与えられているってことだし、グランツールの総合争いに関わるって、こんなやりがいがあることってないよね。そりゃ、自分も何かしたいって思

1

2

3

1／2度のスーパーチーム賞（ステージ毎のチーム1位）でポディウムへ。若手のマルク・パドゥンはこの日ステージ2位で将来が楽しみな選手の一人だ　2／つねに新城の後ろにはビルバオの姿が　3／登坂力が向上していると感じているという新城

右／第18ステージ。クイーンステージのステルビオでのフィニッシュ後、「完走が見えた」とこの安堵の表情を見せた　上／21ステージ中、3ステージが個人TTという異例のグランツールだったが、新城にとっては「それがよかった。自分にとっては休めるステージだからね（笑）」と笑った

「13回のグランツールはチームから必要とされる選手であり続けている証」

いはあるけど、自分を信じて必要としてくれるエースがグランツールの表彰台に上るのを想像したら、こんなにうれしいことないだろうなって!」。2週めを迎えた新城はそう語っていた。

しかし、今年のジロは開催時期、コースの難易度を合わせ見ると簡単なものではなかった。

イタリア本土に入り、コースがアドリア海の海岸線をひたすら北上していくにつれて、しだいに悪天候や寒さとの戦いを強いられ、

じつはステルビオの途中で寒さに耐えきれず、補給所でストップという危機を迎えていた

さらに免疫力が低下していく選手たちにコロナ感染の恐怖が襲う。

「期間中、何度検査したか、もうわからないくらい、検査、検査、検査。まあ、そのほうが安心して走れるからいいんだけど、ツアーが動いている以上は感染リスクがゼロではないなかで、感染したらそこで終わり。チームにも迷惑をかけるし……。こんなストレスを感じたことがない」。新城だけではない、誰もが『コロナウイルス』という見えない敵と戦わなければならない状況だった。

実際、今年のジロからは選手のコロナ感染により、2チームが姿を消し、エース級の選手が次々とリタイアという状況。

「明日、このレースがストップするかもしれない。そしたら、今日の順位で決まる。毎日そんな思いで走っていたし、チームからも、そのつもりで走れと言われていた。いつ終わっても悔いのないよう、もう毎日が全開だった」という。

これまで12回のグランツールを完走している新城のコンディショニングプランである、3週めに余力を残すセオリーは通用しない異常事態。「たぶんみんながミラノまで続けられると思ってなかっただろうね」と、振り返った。

しかし、103回続くジロ・デ・イタリアは意地と熱意とイタリアの底力を見せ、20ステージのコースが一部変更となっただけで、ミラノにたどり着いたのだ。

ビルバオは総合5位と表彰台には届かなかったものの、初めてエースとして走ったグランツールで大健闘。最終日の夕食時、涙声で新城らに感謝の言葉を送った。

そして新城はチーム全員の前で「このジロに選んでくれたチーム、そして私たちの仕事に精一杯応えてくれたビルバオに感謝したい。5位は素晴らしい。彼を支えることが自分のやりがいで、最高のグランツールになった。ありがとう!」と、13回めのグランツール完走を締めくくった。

RESULT　マリア・ローザ（個人総合）

順位	選手	タイム
1位	テイオ・ゲイガンハート（イギリス、イネオス・グレナディアス）	85:40:21
2位	ジェイ・ヒンドレー（オーストラリア、サンウェブ）	+0:00:39
3位	ウィルコ・ケルデルマン（オランダ、サンウェブ）	+0:01:29
4位	ホアン・アルメイダ（ポルトガル、ドゥクーニンク・クイックステップ）	+0:02:57
5位	ペリョ・ビルバオ（スペイン、バーレーン・マクラーレン）	+0:03:09
89位	新城幸也（日本、バーレーン・マクラーレン）	+4:10:07

そのほかのリザルトはコチラ→

チームの雰囲気は最高だったという。今年のジロで8選手そろって完走したチームは少なかった

2020 台湾 Taiwan KOM Challenge

右）2017年大会にカデル・エヴァンス、ヴィンチェンツォ・ニバリ、エマ・プーリーなどの強豪が参戦した。

左）台湾で働いているクリスチャン・トレンチェフ（左から2人め）はブルガリア選手権で優勝した経験がある。総合1位のエブセンのトレーニングパートナー

105㎞を一気に上る超絶クライム

台湾の超絶ヒルクライム

花蓮の海浜からスタート、タロコ渓谷を経由し、台湾の舗装道路最高点、標高3275ｍの武嶺を目指す。全長105㎞のルートでヒルクライムレースを行うアイデアは2010年に企画された。

舞台は、毎年数多くの観光客が訪れているタロコ国立公園のワインディングロード。鮮やかなサイクリングジャージ姿の数百名のライダーたちが、険しい渓谷で山頂に向けて全力でペダル踏み込む。そんな夢のようなシーンを実現したい！

ついに2012年に第1回めの台湾KOMチャレンジが開催された。以来スポンサーとして大会を支援しているのは、日本のシマノと台湾のメリダだ。この大会が、世界的に知られるワンデーレースになる重要な協力者でもある。

台湾交通部観光局は第1回のレースを見学して、第2回から共催パートナーになった。台湾KOMチャレンジは、観光局が主導する「台湾サイクリングフェスティバル」シリーズイベントの重要な一部だ。

世界的イベントへの歩み

2017年に台湾KOMチャレンジは大きくブレイクした。年々増えて行く海外参加者の割合はこの年に初めて50％を超えた。

さらに元世界チャンピオンで、ツール・ド・フランス総合優勝の経験を持つカデル・エヴァンスや全グランツール総合優勝達成者の

KOMチャレンジ

踏力よりも
気力で
ゴール！

2012年から始まった台湾KOMチャレンジのコースは自転車ファンが一生に一度は走りたい「東進武嶺」ルートだ。壮大な景色やコースの過酷さで世界で急速に知名度が上がっている。海外有力選手も続々と参加し地元ライダーもより熱くなっている。新型コロナの抑え込みに成功しているなか2020年第9回めを迎えた台湾KOMチャレンジに425人のライダーが参加した！

協力：バイシクルクラブ台湾／台湾サイクリスト協会

険しい
渓谷の道を
上っていく

立霧渓が刻む渓谷、息をのむほど壮大で美しい

世界的ヒルクライム大会が開催される 台湾が誇る絶景激坂コース

2017年に台湾KOMチャレンジを走ったカデル・エヴァンスは蔡英文（ツァイインウェン）大統領に接見した

ヴィンチェンツォ・ニバリが出場し、国際的に有名なサイクリングチャンネルGCNも取材に来た。日本からも最強ヒルクライマーの森本誠選手が参戦した。

2019年の第8回大会では参加者730人のうち、42カ国からやって来た外国選手は488人で、割合はなんと67％という驚異的な数字を記録した。2012年の第1回は19カ国、79人だったのだから、かなり成長したといえる。

台湾KOMチャレンジには最初からドーピング検査が導入されていて、男女各上位3名はゴール後にすぐ採尿する。今年は台湾組1位の選手もドーピング検査対象となる。ちなみに、今年男子組、女子組、台湾組の優勝者の賞金は10万元（日本円にして約36万円）となる。

2020年前半、世界各国が新型コロナウイルスの感染拡大で続々と国境を閉鎖したため、多数の自転車レースやイベントは延期または中止されることになってしまった。

大会開催の10月に入っても入国制限の緩和は期待できないと7月時点で判断したので、海外からの申し込みを受けないと決定した。

しかし現地では新型コロナウイルスの感染を抑えているので、2020大会は予定どおりに開催することに決まった。

2020年の申込者数は425人で、2019年より約300人ほど減少した。海外からの参加者が来られなくても、台湾在住の外国籍選手たちは積極にエントリーした。

レース開催日は、土曜では観光客が多すぎたので、2015年から金曜に変更した。

2020年10月23日レース当日、スタートの花蓮は雨、気温25度C。ゴールの武嶺では0～5度Cまで下がるだろう。

ゴールに近い
頂上付近は
3000m超え

右）全長105㎞のコース、標高3275ｍまで一気に駆け上がる

上）海外選手が来られなくても、22カ国100人以上台湾在住の外国籍選手が参加した

新型ウイルスの影響で、海外からの参加者は集められなかった。しかし400人以上の選手がこの日スタートラインを切った

2020台湾KOMチャレンジ

Taiwan Kom Challenge

タロコのランドマークである牌楼。右の橋を通って間もなくニュートラル解除された

いよいよヒルクライム勝負のスタート

アタックが早々から始まる

朝6時にレースは小雨の中でスタートした。7時半ごろに過去3回の優勝経験があるジョン・エブセン（デンマーク）は出発から36kmの所で早々に単独でアタックした。

過去には集団の中で脚力を温存し、大禹嶺を越えて残り7～8kmの段階でアタックする戦法の彼だったが、今回は早くから先頭集団を抜け出し、じりじりと逃げる距離を広げた。

さらに標高が上がり、天気が一気に悪くなったにもかかわらず、エブセンはペースを落とさずに走り続け集団を引き離し独走した。

8時ごろに、エブセンのリードは2分30秒まで拡大。先頭集団も分裂した。女子選手の郭家斉（グォジャチー）と陳姿吟（チェンヅイン）を含む12人の集団は約3km前方のエブセンを追いかけようとしたが、エブセンをキャッチできなかった。金馬トンネル付近でエブセンとのタイム差はさらに7分まで開いた。ここで12人の集団は追走を諦めた。

9時ごろに、エブセンはスタートから79km地点、標高2150mの碧綠神木を独走で通過した。メイン集団が同じ地点を通過したのは9時半、その時エブセンはすでに大禹嶺（標高2565m）を越えていた。ゴールまでわずか10km

左上）稚暉橋を通って、ほんとうのヒルクライムが始まった　右下）レース序盤、先頭はまだ集団で進んだ

Result

総合順位

1. John Ebsen（デンマーク）… 03:26:50.00
2. Christian Trenchev（カナダ）… 03:45:49.88
3. 黃冠霖（ファングァンリン・台湾）… 03:46:32.39
4. 彭源堂（ポンユェンタン・台湾）… 03:49:20.00
5. 李冠賢（リーグァンシェン・台湾）… 03:49:21.60
6. 陳建良（チェンジェンリャン・台湾）… 03:50:38.43

女子組

1. 郭家斉（グォジャチー・台湾）… 04:35:15.70
2. 陳姿吟（チェンヅイン・台湾）… 04:42:44.25
3. Sandra Boesiger（スイス）… 04:48:45.98
4. 劉欣怡（リョーシンイー・台湾）… 05:01:02.46
5. 王馨慧（ ワンシンフェー・台湾）… 05:05:34.10
6. 張綺文（チャンチーウェン・台湾）… 05:11:00.00

台湾組

1. 黃冠霖（ファングァンリン）／前勁 … 03:46:32.39
2. 彭源堂（ポンユェンタン）／SiS特快車 … 03:49:20.00
3. 李冠賢（リーグァンシェン）／CYTO … 03:49:21.60
4. 陳建良（チェンジェンリャン）／無所属 … 03:50:38.43
5. 羅偉哲（ルォウェーヂェ）／北投騎樂 … 03:51:34.30
6. 何彦誼（ホォイエンイー）／LIV宜蘭 … 03:52:07.04

フレンドシップ賞

JP Brocket（アメリカ）, 04:21:54.34
Ian Edwards（ドイツ）, 04:36:18.29
Jayson Dela Cruz（フィリピン）, 04:38:23.65
※同じ国の参加者が15人以上の場合、
その国のトップタイム選手に贈呈される特別賞典

上）中盤から悪天候のコンディションに苦戦していた集団。
下）教鞭を執っている、最強アマチュアの范永奕（ファンヨンイー、左）はファンに「先生」と愛称されている

小雨スタート
中盤からは
さらに悪天候に

雨と霧の過酷な悪天候の中 エブセンが独走ゴール

しかない。

10時ごろにエブセンは3時間26分50秒のトップタイムでゴールした。約20分後にクリスチャン・トレンチェブ（カナダ）もフィニッシュ、2位を獲得した。「過去にも雨や低温の中でこのレースを走った経験があるので、戦略を変わることはなかった」とエブセンはコメントした。

台湾選手久々の表彰台

黃冠霖（ファングァンリン）は男子3位で、ひさびさに台湾選手がKOMチャレンジの表彰台に上がった。4位～6位は彭源堂（ポンユェンタン）、李冠賢（リーグァンシェン）、2017年「ツール・ド・台湾」アジア1位の陳建良（チェンジェンリャン）だった。

女子は初参戦のトライアスリート郭家斉が4時間35分15・07秒で女子1位となった。大きな期待をかけられていた陳姿吟は、大禹嶺のあたりで不運なメカトラブルにみまわれ優勝を逃したが、女子2位の結果を残した。女子3位は2018年から台湾に在住、DTスイスに勤めているサンドラ・ボジガー（スイス）だった。

今回、ゴールの武嶺は気温が5度Cしかなかった。体感気温はもっと低かった。雨や霧のため、スタートラインから出発した345人のうち、武嶺に達したのは211人だった。

上）女子クラスの陳姿吟（チェンヅイン、前）と郭家斉（グォジャチー）は一時に12人に絞られた先頭集団で走った　下）指4本を出すガッツポーズでゴールしたエブセン、4回めの優勝を果たした

圧倒的な
強さで
4回めの優勝

ライダーのスキルを育てるミノウラの3本ローラー！

URA

Absorb Roll R820A

**3本ローラーの利点は室内で実走感が味わえる……だけじゃない！
固定式のスマートトレーナーとは異なるスキルを学べ
より効率的なペダリングを習得できる！
音と振動を極限までカットする「ミノウラの3本ローラー」が
ライダーのスキルを格段に向上させる！**

TEXT：浜田幸紀（本誌）　PHOTO：柏木ゆり／荒木優一郎

「あなたは自転車に乗るのが上手ですか？」の問いに、胸を張ってイエスと答えられるライダーは少ないだろう。とくにペダリングに関してはその難しさを理解＝体感することさえ難しいはず。そんな自身のペダリングスキルを正しく評価してくれるのが3本ローラーだ。

3本ローラーは後輪駆動のみで動きを感知する固定式ローラーとはそもそも役割が異なる。ライダーが体幹を意識すること、美しくペダリングすること、まっすぐ進むことを検証・評価してくれるのが利点だ。「正しくペダリングできるからこそ、ローラーの上にいられる」という結果が得られるなど、いわば3本ローラーはライダー自身を写し出す鏡といえる。

そのため固定式のように長時間行うよりも、30分間ほどの短時間集中のトレーニングが勧められている。その短時間のなかでこれまで意識していなかった感覚を意識させてくれるのが利点だ。

ミノウラ・アブソーブロールR820Aは、同社3本ローラーシ

体幹の強化やペダリングを上手にするために使うのが3本ローラー。例えば「白線に沿ってまっすぐ進むこと」。これができていない人も世の中には多くいるという

ミノウラ・アブソーブロール R820A
10万円（税抜）

- ●ローラーサイズ：直径105×幅450㎜
- ●適合ホイールベース：950 ～ 1080㎜（26インチ～ 700C）
- ●設置寸法：幅598×長さ1396×高さ165㎜
- ●重量：26㎏

ミノウラの3本ローラーはあなたのスキルを「評価する」！

リーズのフラッグシップ。中途半端に乗りやすく設計したためにリアルな走行感に欠け、摩耗もしやすいようなモデルにはせず、正しいフォームをライダーに覚えさせるようリアルな実走感を優先し、長期間使っても摩耗しないことを前提に設計されている。

またローラー台を購入検討する人たちにとって最大の関心事である騒音に対しても配慮。音の発生源となる振動を吸収することでこれを低減。練習に集中でき、まわりに迷惑をかけにくくなっている。

3本ローラーはシリアスなレーサー用アイテムと思われがちだが、ペダリングスキルの向上はむしろホビーサイクリストやロングライダーにこそ得るものが多く、効果を実感しやすい。長時間の走行による疲れや走行距離に明らかな違いが出るはずだ。これから寒くなる冬の時期。最上級の「評価装置」を導入し、あなたのペダリングスキルと向き合ってみよう。

MINO

ミノウラ 3つのこだわり

1
国内サイクリストの意見を採用
日本ならではの音と振動対策

静音性をうたう海外ブランドは多いが、日本ならではの住宅事情や騒音問題をユーザーからしっかり聞き取り、モノ作りに昇華できるのがミノウラの強み。とくにローラーからフレーム、そしてフレームから床への振動カットを重点的に行い、まわりの部屋や家への騒音を最小限に抑制している

2
ミノウラのローラーは
金属製かつ真円筒形状

他社モデルのローラー部分は樹脂製で中央がくぼんだ鼓（つづみ）型も多い。だがミノウラはこれを採用しない。樹脂製だと摩耗が発生し、長く使えない。また鼓型だと脱輪を防止しバランスはとりやすくなっているが、そもそも3本ローラーの役割は「ライダー自身でバランスがとれるようになること」。スキルアップの向上には真円筒形状が一番だ

3
購入後のユーザーをほっておかない！
公式動画で解説「はじめての3本ローラー」

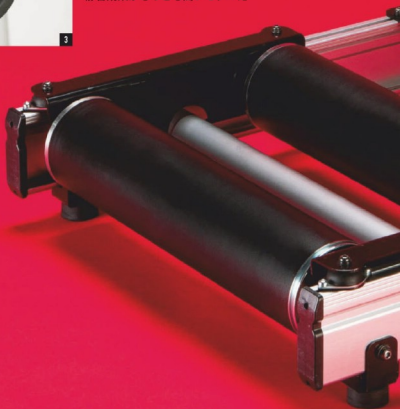
振動吸収構造が、騒音を低減させる！

1／ローラーを直接フレームに固定せず、特殊な金具を介して接続させている　2／すべてのローラーとフレームの間に振動吸収素材（黒い円形部分）を配置　3／床に触れる部分にも振動吸収素材を配置。防振、静音効果がもっとも高いモデルだ

細かな部分にもこだわり満載！

1／金属製かつ真円筒形状のローラー。高いフライホイール効果でリアルな実走感を実現。回転するタイヤの摩擦音も低減させる　2／使用する自転車のサイズに合わせて正確なホイールベース合わせができる。スケール（目盛り）付きで無段階調整機能をもつ　3／足置き用のステップ付き。ビギナーでも安全に乗り降りできる

800 魅力的サイクリングスポット巡り!

紺碧の海から聖地高野山まで走りつくす WAKAYAMA800のうちの2ルート

冬でも平均気温が高く、走りやすい道があり、そして多くの景勝地をもつ和歌山県。県外から多くのサイクリストがやってくるこの地に、二人の女性サイクリストがやってきた。

サイクリングインストラクターの平野由香里さん、そして本誌にもたびたび登場しているインスタグラマーの篠さん。ともにSNS界で多くの人に愛され、さまざまな普及活動を行うガチのサイクリストだ。今回二人には和歌山県のサイクリングルートWAKAYAMA800のうち「白崎海岸&千葉山ルート」と「雑賀崎&紀の川&高野山ルート」を巡ってもらい、その魅力をみずから体感、発信してもらった!

ヒルクライム中でも笑い声の絶えない二人が思いっきり楽しんだ旅のなかで、読者へぜひレコメンドしたいスポットはどこだったのか? 旅の道中を写真で振り返りながらコメントを寄せてもらった。

今回の旅の様子は二人のインスタグラムでも公開中。ぜひチェックしてみてほしい。

MAP
雑賀崎&紀の川&高野山ルート
START
GOAL
GOAL
START
和歌山県
白崎海岸&千葉山ルート

WAKAYAMA

**サイクリング王国、和歌山県内に800㎞を超えて設定されるサイクリングルート「WAKAYAMA800」。
秋から冬にかけてもまだまだ走れる、そして走りたい道の数々!
今回は海、山、観光地をバランスよく散りばめたオススメルートを有名インスタグラマーの2人がライド!
二人がお勧めし、きっと誰もが走りたくなる和歌山のサイクリングスポットとは?**

美女インスタグラマー2人がオススメ!

TEXT:浜田幸紀(本誌) PHOTO:荒木優一郎

PROFILE

篠さん

本誌にもたびたび登場してもらっている有名ヒルクライマー&インスタグラマー。SNSを通じてサイクリングの魅力を伝える。アソスのアンバサダーも務める

PROFILE

平野由香里さん

サイクリングインストラクター。フィットネスクラブのインドアバイクレッスンや自転車ツアーなどを行うほか、全国で指導者を育てる役目も果たしている

WAKAYAMA 800

Area:

白崎海岸&千葉山

白崎の海と千葉山のヒルクライムを堪能する!

これが和歌山のラルプデュエズ、千葉山

曲がりくねった坂道と厳しい勾配。フランスのラルプデュエズを思わせる山道はヒルクライマーにオススメ。上りの途中でも撮影は忘れない！

頂上付近に風力発電の風車あり!

白崎海岸で空と海の青を感じる

紺碧の海と称される「白崎」の海岸沿いは、突き出るような岩々が特徴。適度にアップダウンがあることで写真映えのレベルが一段上がる！　気分爽快でテンションもアップ！

スヌーピー?十九島です!

室内にバイクを持ち込めるホテル

ダイワロイネットホテルはサイクリストに優しい宿に認定されている。室内にバイクを持ち込んで、当日撮影した写真を笑顔で見返す。「これめっちゃよく撮れてない？」

平野'S RECOMMEND

チバじゃなくてセンバ山!オレンジ色の風景が最高

千葉山「みかんの丘」のみかん畑が最高。山一面のオレンジで、夕暮れ前はさらにそのオレンジ色が濃くなりました。11月～12月しか見られない景色でとってもレア。ぜひ見にきて！

Area:

雑賀崎&紀の川&高野山

紀の川サイクリングロードから山上の聖地、世界遺産「高野山」へ！

高野山の「大門」前でポーズ！

篠'S RECOMMEND

高野山へ参拝ヒルクライム！

高野山へは勾配6%、距離8㎞、獲得標高350mと初級者でも頑張れば上り切れる、ほどよい難度。上った先は宿坊や散策スポットがある観光地なので、二重に楽しめます。ルートの途中にもゴール（宿泊地）にも最適！

雑賀崎の街並みを記念撮影しよう

イタリアのアマルフィ地方に似た「雑賀崎」。突き出た半島に寄り添うように家々が集まった風景はまるで異国のよう。和歌山の有名な撮影スポットだ

ちょうど特別車両が来た――！

長いサイクリングロードを横切る特別な二両電車

約50㎞の紀の川サイクリングロード。川に架かる橋には、加太さかな線の「めでたいでんしゃ」がときおり通過。出合えたら文字どおりめでたい？

奥之院を散策しながら1200年の歴史を学ぼう！

高野山一帯は金剛峯寺という寺院としても捉えられ、その中核をなすのが奥之院だ。歴史上の人物の墓碑や弘法大師空海の教えからその歴史を学べる。秋の紅葉も見事

宿坊 福智院で精進料理をいただく

高野山の頂上一帯にある宿坊のひとつ、福智院では精進料理が味わえる。肉を使わず、しかしボリュームのある健康的な食事で身も心もきれいに

日向涼子の
やっぱり
坂が好き
vol.
051
3度の飯より坂が好き！ ママになっても坂が好き！
プロのモデルでヒルクライマーの日向涼子さんが、
全国各地の坂道にチャレンジ！
TEXT & ILLUSTRATION：日向涼子
PHOTO：ハシケン　MAP：オゾングラフィックス
インパクト
抜群！
関東屈指の激坂はまるで壁！
悶絶必至のヒルクライム!!
PINARELLO
FULCRUM

路面がアスファルトからコンクリートに切り替わると本番スタート。たった300mなのに、まるで終わりの見えない無限地獄かのように長く果てしない旅路に感じることだろう

DATA

埼玉県

子の権現

ねのごんげん

距離	3.9km
標高差	305m
平均勾配	8.4%
スタート地点	306m
ゴール地点	613m

ハードさ	★★★★★
景色	★★☆☆☆
アクセス	★★★☆☆
路面状況	★★☆☆☆
交通量	★★☆☆☆

BIKE & WEAR

PINARELLO PRINCE FX DISK
ピナレロ プリンス エフエックス ディスク

アルテグラDI2完成車
68万9000万円(税抜)
アルテグラ完成車
58万9000万円(税抜)
フレームセット
46万9000円(税抜)

問:ピナレロ・ジャパン
www.pinarello.jp

DOTOUT
ドットアウト

ファナティカ ウール W ジャケット 1万5800円(税抜)
テンポ W ジャケット 1万5200円(税抜)
ミスティカ タイツ 1万3100円(税抜)
サーマル グローブ 7900円(税抜)
タルガ ヘルメット 1万4500円(税抜)

問:ドットアウト www.dotout.co.jp

Fi'zi:k
フィジーク

R3Bアリア BOA 3万4800円(税抜)

問:カワシマサイクルサプライ
www.riogrande.co.jp

日向涼子

モデル&サイクリスト。シュルーモデル事務所所属。ヒルクライムレースで優勝・入賞するほどの実力をもつ坂が大好きなサイクリスト。イベントのゲストライダー、サイクルツーリズムの振興活動を行う。書籍に「<坂バカ式>知識ゼロからのロードバイク入門」(SB新書)、「日向涼子のヒルクライムナビ」(エイ出版社)など。公式ブログ「サイクルコンシェルジュ」で活動レポート更新中

埼玉県 子の権現

おひさしぶりです。じつは連載を休んでいるあいだに妊娠、出産をしました。妊娠してからは寝込みがちで体力は衰え、見事に体重も増え、出産で体力を使い切り、ヒルクライムとは無縁でしたが、子育てで日々終わらない鍛錬を積んでいるうちに体重も少しずつ戻り、抱っこにおんぶに高い高い……以前より足腰が強くなったような気がします。剛脚自慢のパパさんたちは積極的に育児に参加することで今まで以上に坂が強くなるかもしれませんよ!?

さて、そんな復帰後初のロケで選んだ坂は、埼玉県にある「子の権現」です。関東にお住まいの方であれば一度は耳にしたことがあるかもしれませんね。

私も噂は聞いていて、「いつか行きたい」と思っていましたが、その「いつか」が、まさかこんなタイミングでやってくるとは……。

最後の難所。苔が生えている箇所もあり、雨上がりの日は勾配のきついイン寄りを走ることになる

START 0km

スタート地点となる「子ノ権現」の看板。悪名高さに緊張するが、しばらくは緩斜面が続く。ここで頑張ると後悔するのでアップ区間と思って体力温存しよう

1km

序盤は緩やかで静かな林道となっている。時折、民家からいぶかしげな顔をした人が出てきては無言で見送られる。幾人のサイクリストが訪れ、挫折したのだろうか

1.5km

序盤は沢が流れる少し開けた林道が続く。日が差すと緑に輝く光のトンネルを作り、美しさに緊張感を解きほぐされるが、この先には第一の試練がひたひたと近づいている……

ほぼ直線基調に緩やかに上る序盤を終えて中盤からは険しさが増していく。平均勾配8%の区間に入り足慣らしがスタートする

3km

3.6km

「子ノ権現 あと300m」の看板が見えたら地獄の始まり。たった300m、されど300m。乳酸で脚がパンパンになること間違いなしだ

最大勾配28%の悪名高い激坂 脚を着かずに上り切れるか!?

3.8km

踏むべし!
踏むべし!!

最終コーナーは28%の超激坂区間。少しでもよろけると倒れそうになるので、ひたすら踏み続けるしか選択肢はない。自転車を降りると、果たして自分がまっすぐ立てているのか分からなくなる

連載復帰にあたり、「インパクトが欲しい」と、初回のテーマを絶景か激坂にしました。どちらも捨てがたかったので行き先は当日の天気に任せることに。晴天なら絶景、曇天なら激坂です。

激坂へ行くにはまだ不安もあり、チラッと「絶景がいいなあ」と思ったりもしました。でも、そういうときって逆になるもの。天気予報を何度チェックしても曇りのまま。覚悟を決め、私の脳内激坂リストをペラペラとめくったところ、「子の権現」が目についたのです。

コースプロフィールでは、よくある勾配がきつめの坂です。距離も短い。でも、そんな坂が有名に

RECOMMEND SPOTS

SPOT 1

飯能市内に 発酵テーマパークがオープン!

起点となる飯能駅からは1.5km、子の権現まで13kmの地点にある発酵のテーマパーク。2020年10月、飯能市のシンボルのひとつである天覧山にオープンしたばかりのこの施設は健康や美意識が高い人たちはもちろん、デリプレートやスイーツにさまざまな発酵食品が使用されており、発酵を身近に感じることができる

SHOP DATA
OH!!! 〜発酵、健康、食の魔法!!!〜
埼玉県飯能市飯能1333
定休日 月曜(祝日の場合は翌日)　TEL.042-975-7001

SPOT 2

テイクアウトOKの 本格派バーガー

飯能駅から500mほどのところにある隠れ家的アメリカンバー。ランチタイム、ディナータイムともに100%国産牛肉、こだわりぬいた野菜やバンズを使用した手作りハンバーガーは地元はもちろん、わざわざ遠方から訪れる人がいるほどの人気。単にハンバーガーと呼ぶにはもったいないグルメバーガーは大きく口を開けてかぶりつこう

SHOP DATA
ジョージズ・バーガー
埼玉県飯能市
東町27-6-2
定休日 木曜
TEL.042-978-9029

今月の4コマ

平和な日常を過ごしてばかり。
ボーっと生きてんじゃねーよ!?

日向式・刺激の入れ方

日向の取材後記

想像以上に体力が落ちていることに気づかされた復帰1回めのロケになりました。いやいや、ここは産後直後にチャレンジするような坂ではないですね。知っていましたよ……。でもなぜか引き寄せられたのです。次回はゆるめの坂がいいなぁ

ゴールには仁王像と2トンもある鉄のわらじがある。足腰守護の神社として信仰を集めており、健脚を目指すサイクリストは腕試しがてら訪れてみては？

ACCESS

西武池袋線飯能駅から県道70号線を直進し、倉掛峠を越えて県道350号線を進むとスタート地点に入る。周辺には走りごたえのある峠がいくつもあるのでヒルクライム三昧のコースを作ることも可能だ

MAP

なるわけありません。案の定、最後が強烈なパターンでした。

残り300mはコンクリートにギザギザ路面。タイトなコーナーふたつ。しかも苔むしていて滑ります。私ときたら苔の上でダンシングをして危うく転倒!? そうはいくかっ、ふんっ! あ、脚着いちゃった。

リスタートはシッティングでトルクをかけながら。ああ、大きいスプロケットに変えればよかった。脚の張りに肉離れの不安がよぎるなか、なんとかゴール。山頂の鉄わらじに、「次はもう少しラクにのぼれますように」と祈ったのでした。

とほほ……な道の駅スタンプ集めサイクリング

夏福

茨城県在住の女性イラストレーター。数年前、ストレスからロードバイクを衝動買い。以来ロードバイクにずっぽりハマっている。HBC「水曜どうでしょう」の大ファン

マンホールカードに続き道の駅スタンプ！ サイクリングとコレクションは相性がいい!?

つるっ
あっ
ぐら…
ガシャーンッ
よりによって右――!!!!
アーーッ

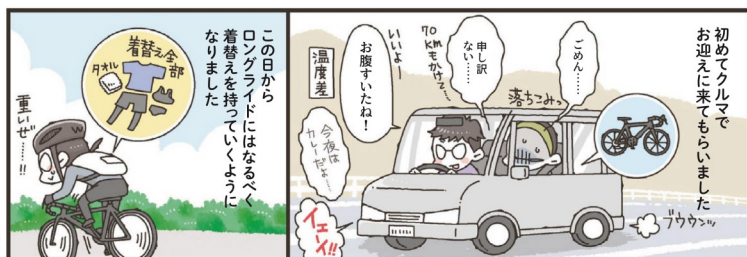
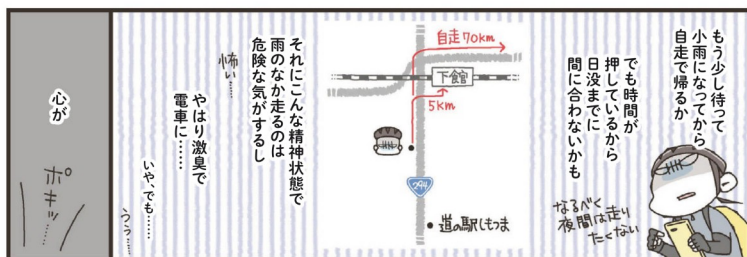
へ……変速機は大丈夫そうぅっぅっ
あわわわわ
あわててチェック
トップチューブをガリッと……
ああああ
ご……ごめん……キズつけちゃった……
ショックすぎるけど先に進まなきゃ
時間が……
テンション下がり。
入口
入口

追い打ちをかけるように雨
ザアアアアアアア…
ま……まぁにわか雨があるかもとは思ってたし
24
雨があがったすきに急いで次の目的地の「道の駅しもつま」へ
筑波山と道の駅しもつまをイメージした絵柄
R294 SHIMOTSUMA IBRAKI
道の駅しもつま
MEMORIAL STAMP

ここで今回予定していたスタンプはすべてゲット!
……なんて喜びもなく出発
ずもももも……
見るからにヤバそうな雲が来てる
急げ
急げ
レインカバー
おりゃ
もくもく
はわわ……

人～生楽ありゃ苦～もあるさ～（©水戸黄門）フレームの傷より深い心の傷……

つづく

Karen's Cycle Calendar

道端カレンの自転車カレンダー 25

強度を上げても崩れない
理想的なペダリングを手に入れる

せっかくガンバってパワーを出しても、フォームが乱れちゃダメなんだって！
そのためにはどうすればいいのか？
今回は高負荷でも崩れないライディングフォームを身につけよう！

TEXT：本誌（山口博久） PHOTO：廣瀬友春

Profile
道端カレン
トライアスロンレースにも出場するアスリート。ネスタ（NESTA）パーソナルフィットネストレーナーのほか、アスリートフードマイスターの資格を持つ。YouTubeチャンネルでフィットネス動画も配信。8代目自転車名人

ふだんからホームトレーナーでトレーニングメニューをこなしているカレンさん。

「インターバルトレーニングで高い負荷をかけると、ついついパワーを出すために無理しちゃいますよね？　そんなときに高い負荷のままライディングフォームを乱してもいいのか？　それともそうならない負荷でフォームを意識したほうがいいのか？　どっちが正解なのかな？」というのが疑問だった。

最近では高負荷でトレーニングメニューをこなすときに、フォームが崩れた状態で無理して続けるよりも、フォームを維持できる範囲の負荷や時間でできることを継続したほうが、より効果的だといわれている。

でも、フォームの崩れはどうやって見分けるのか？　それを見極めるには動画を撮ったり、トレーニングコーチにみてもらったりする。さらに今回紹介するリオモ・タイプSならデータを計測し、数値化することができるという。

ここではカレンさんがふだんトレーニングのときに使っているタイプSを使い、トレーニングメニューをこなしているときの数値の変化をチェックし、どうライディングフォームが崩れていくのかをチェック。ここでは、まずデータの解析、さらに今後意識するべきところを、リオモの才田直人さんに聞いてみた。

まずは、カレンさんのフィッティングが合っているかをチェックしてみた。

カレンさんのフィッティングはほぼ問題はなかった。ここではあえて、サドルを上げ下げして変化をテストした

Step.1

基本はフィッティングが合っていること

自転車は機材スポーツなので、まずは自分に最適なポジションが出ているかが重要だ。今回はカレンさんがリオモでサービスとして提供しているリモートバイクフィッティングを体験。カレンさんのフォームは全体的にはいいペダリングだと改めてわかった。

いつものサドル高から少し下げると、腰の安定を保ちつつよりスムーズなペダリングとなり、サドルを少し上げると、股関節を大きく使ったダイナミックなペダリングが可能になった。この両方のバランスをみると現状のサドル位置でちょうどいいバランスになる。

サドルを
上げ下げして
みました

リモートで バイクフィッティング サービスも

リオモのリモートフィッティングサービスは、タイプSをレンタルし、ホームトレーナーでテストライドをしてデータをアップロードするだけ。詳しくはP47へ

数値で
フォームのクセが
わかります

Profile
リオモ
才田直人

Jプロツアーの選手。ヒルクライムを得意とし、ヒンカピー・リオモ・ベルマーレで走りながら、リオモのスタッフとして働く。選手とシステム開発の経験からライディングフォームを数値で分析する

Step.2

(Form)

強度を上げていくテスト。FTPの115%で5分走 腰の動きと股関節の可動域に注目してみた

フォームが崩れていく様子をみるためにテスト。まず、負荷の低いFTP70%でテストしたところ、カレンさんの場合は大きくペダリングが乱れることはなかった。次にFTPの70%、100%、115%と運動負荷を変えてテスト。姿勢の変化は少なく、強度に対する耐性は非常に強いことがわかった。

そこで次に高い負荷で、時間の経過とともにフォームがどれだけ崩れるかを確認、FTP115%で5分走し、限界までガンバってみた。5分走で身体の動きの特徴をチェックすると骨盤のブレと股関節の可動域に大きな変化があり、おもに3つのフェーズに分けられることがわかった。

1 初めの1分
最初は余裕があり、データもきれいに
まだまだ元気なカレンさん。データでも最適な動きができている区間だ

2 1〜3分
ちょっと苦しくなってきた
本人は気づいていないが腰の動きが増加。データでは少しずつ崩れてきている

3 3〜5分
後半は苦しくて、フォームが大乱れ
本人の体感的にもきつい区間。骨盤が前に倒れ上半身が前傾、モモがあげられない

データで解析その1

最後は股関節の動きが悪くなった

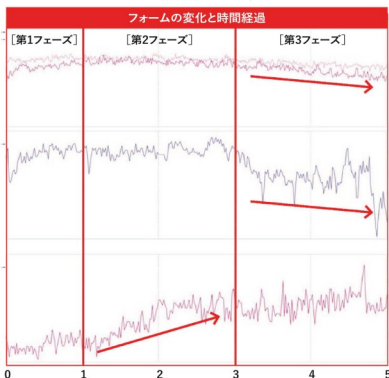
第3フェーズでは、上体がハンドルの上に寄りかかっているので、モモが上がらなくなっている。このため股関節の可動域が小さくなり、大きなパワーを出すのが厳しくなった。さらに骨盤のブレも大きくなっている

5分走からフォーム解析

第2フェーズからフォームが崩れ、第3フェーズでは上体が前傾していき、腰のブレが大きくなった

フォームの変化と時間経過

[第1フェーズ] [第2フェーズ] [第3フェーズ]

0 1 2 3 4 5 時間(分)

Leg AR
[股関節の可動域]
数値が大きいほど股関節の可動域を生かせていてよい

Pelvic Angle
[骨盤の角度]
数値が大きいと後傾 小さいと前傾

Pelvic Rock
[骨盤のブレ]
数値は低いほどよくブレが少なく骨盤が安定している

データで解析その2

「徐々に骨盤のブレが大きくなっています」

骨盤のブレ（Pelvic Rock）は第2フェーズですでに増加し、4.7°から5.1°へと増えている。さらにカレンさんがキツさを感じた第3フェーズでは骨盤の前傾（Pelvic Angle）が減少し、58.2°、57.0°、56.6°へと徐々に骨盤が前傾している。このため股関節の動きが小さくなっていった。

1分ごとのフォームの評価

Ranges		VO2Max (FTP115%)		1/5		2/5		3/5		4/5		5/5	
Moving Time		0:05:00		0:01:00		0:01:00		0:01:00		0:01:00		0:01:00	
DSS	Avg	0.3	0.3	0.2	0.6	0.2	0.5	0.5	0.1	0.2	0.0	0.2	0.1
Foot AR (Q1)	Avg	27.4°	22.6°	24.6°	21.5°	25.6°	21.2°	28.1°	21.6°	29.6°	23.6°	29.9°	24.9°
Foot AR	Avg	45.5°	45.9°	45.8°	45.7°	46.1°	45.7°	45.5°	43.3°	45.7°	46.8°	44.5°	46.1°
Leg AR	Avg	52.2°	51.1°	52.5°	51.1°	52.7°	52.2°	52.5°	51.8°	51.9°	50.9°	51.3°	49.7°
Pelvic Angle	Avg	57.5°		57.9°		58.0°		58.2°		57.0°		56.6°	
Pelvic Rotation	Avg	7.1°		5.7°		6.2°		7.0°		7.7°		6.8°	
Pelvic Rock	Avg	5.8°		4.7°		5.1°		6.1°		6.0°		6.3°	

カレンさんの改善方法

❶ きつくなる前から身体の動きの小さな変化を捉える

・腰の動きの変化（Pelvic Rotation/Rockがポイント）Rotationが6°、Rockが5°を超えてきたら、それは動きが変化してきているサイン
・リラックスを心がけたり自然な動きを意識する

❷ 骨盤が前傾し始めたら踏ん張りどころ

・Pelvic Angleが57°台に入ってきたらきつくなり始めるサイン
・このときこそ骨盤の角度を維持することを意識して正しい動きを長く続けられるように！

❸ トレーニング方法のアドバイス

・動きが大きく崩れ始めたら無理してメニューを継続せず、レストを挟み、正しい動きでワークアウトを達成できる時間や回数を伸ばす
・今回の例では5分の全力走で1回で出し切るのではなく、動きが大きく崩れ始める3分の時点で1回3分のレストを挟み、回復した後にもう一度3分走。これを3セット繰り返すとフォームを崩さずにトレーニングできる。将来的に、正しい動きでできるセット数が4セットに増えたり、1回の時間が4分に伸びたりすれば、局所的な疲労やケガにつながりにくく、正しいフォームが身についてパフォーマンスが高くなったことになる。

❹ フィジカルを強化しよう

・動きの弱点を強化し、骨盤の動きや角度が前傾しないように筋力をつける

テスト中にデータを見ると無理に矯正しようとしてしまうので、ワークアウトを終えてからデータを確認するようにするといい

Step.3

(Review)

股関節の動きを見直そう

バイクの上のトレーニングだけでは、心肺機能は鍛えられてもなかなか筋力が鍛えられないので、ウエイトトレーニングも取り入れよう。カレンさんの場合、骨盤の動きや角度を維持するにはプランク、さらに股関節まわりの動きをもっとよくするためにはランジなどで筋力強化するのがおススメだ。ランジは手にウエイトを持って負荷をかけながらやるとより効果的だ。

自分が思っているよりも早めにフォームが崩れてました。無理のない負荷設定が大切ですね

Karen's Comment

「いままで高い負荷で長い時間できればいいと思って耐えていましたが、根性だけじゃダメってこと。フォームが崩れない範囲でトレーニングするのがポイントですね」

TEXT：西山貴之（本誌）／内嶋亮
PHOTO：廣瀬友春

ヤマハが威信をかけた本気のE-MTB

MODEL

YAMAHA YPJ-MT PRO

価格：60万円（税抜）フレーム：ヤマハ・デュアルツインフレーム（アルミ製）フロントサスペンション：ロックショックス・ヤリRCブースト160㎜　コンポーネント：シマノ・デオーレXT　タイヤサイズ：27.5×2.8　ドライブユニット：ヤマハ・PW-X2　バッテリー：36V-13.1Ahリチウムイオンバッテリー　充電時間：3.5時間　最大走行可能距離：エクストラパワーモード73㎞、プラスエコモード197㎞（モードは6段階）　サイズ：S、M、L　重量：24.1kg（Mサイズ／ペダル含む）

問：ヤマハ発動機　www.yamaha-motor.co.jp

本格プロ仕様
E-MTB登場！

創業以来モーターサイクルを作り続けており、また世界初の電動アシスト自転車を作ったヤマハ。その2輪車技術の粋を結集したEバイクがついに登場した。YPJ・MTプロ、プロ仕様の本格E・MTBモデルだ。

ヤマハでは、E・MTBとしてYPJ・XCをラインナップしていたが、こちらはファンライド向け。今回のYPJ・MTプロは、ダブルサスペンションを備え、険しい山道を走破できる、ヤマハ初の本格E・MTB。

妥協のない作りは、ヤマハの威信を感じさせる。フレームは、モーターサイクルで実績のあるツインチューブフレームに着想を得たデュアルツインフレーム。2分割されたトップチューブの間にリアサスペンションを横置きで配置。

またバッテリーは2分割されたダウンチューブの間に収められ、あえて見せるデザインとなっている。シンプルかつメカニカルな美しさとともに、コンパクトな設計で、足着きのよさと低重心化にも成功している。

ドライブユニットは、欧州で数多くのE・MTBに採用され、実績のあるPW・X2を搭載。このドライブユニットは、ヤマハ最小サイズで最軽量のフラッグシップモデルとなる。YPJシリーズとしては初採用だ。

アシストモードは、エクストラパワーモード、ハイモード、スタンダードモード、エコモード、プラスエコモードの5段階。

さらにはオートマチックアシストモードというオート設定がYPJシリーズとして初めて導入された。これはハイモードからエコーモードの間で、走行状況に応じてライダーに最適なアシストを提供するシステムで。このモードにしておけば、モードを選ぶわずらさしさから解放され、過剰なアシストで不安定になることもない。

ブルー×シアンのヤマハレーシングカラーを基調としたカラーの精悍なマシン。まさに日本メーカーの本気が詰まった意欲作だ。

バイクとの
一体感を楽しめる

IMPRESSION RIDER

内嶋亮

MTB＆モーターサイクルエンデューロ、プロライダー。1994年から国内外の数々のレースに参戦。MTBの元全日本チャンピオン。近年はE-MTBライダーとしても活躍。イベント運営などを行う、ダイナコ代表

扱いやすさを演出する剛性バランス

ダブルツインという独特のフレーム設計から生み出されるオリジナリティーあふれるカッコイイルックスにまず魅了される。そしてここから生み出される高い剛性が、製品としてのしっかり感や安心感を生み出している。

ただ剛性が高いだけでなく、しっかりとした芯がありながらも表面的な硬さが出ないよう剛性バランスを調整している、パーツ選択やサスペンションセットのトータルバランスにより全体の乗り味を適正化している。このあたりモーターサイクルメーカーとしての技術が生きている。

ヤマハオリジナルのドライブユニットは、ライダーがペダルを踏み込むとレスポンスよくリニアに反応しアシストを始めてくれる。世界的にも定評の高いヤマハのユニットだ。上り坂での再発進なども、とてもやりやすいことなどは以前の機種から継続されている優秀な部分だ。

今回初搭載されたオートマチックアシストモードもかなり秀逸だ。極低速域でペダルを踏み込んだときに想像以上に自転車だけが加速してしまうといったことを解消している。走る路面のシチュエーションにより的確なアシストパワーを発揮してくれるため、初心者が怖い思いをせずにすむ。楽しく走りたいシーンでとても有効だ。

サスセッティングの秀逸さも際立つ1台

リアサスペンションが装着され

独創的なフレーム。昨年サイクルモードで展示されたコンセプトモデルと形状はほぼ同じ。モーターサイクルメーカーらしい造形美

1／160㎜トラベルのフロントサスペンションに加えて、マキシスのセミファットタイヤを装着。高いトラクション性能を発揮。ブレーキはマグラ製の203㎜大径ローターを前後に搭載　2／ドライブトレインはシマノ・デオーレXT。リアスプロケットは11段の11-46Tのワイドレシオ　3／ヤマハのフラッグシップドライブユニットPW-X2を搭載。プラクシスのEバイク専用ギヤクランクを装着している　4／ダブルのツインチューブの間に、リアサスペンションとバッテリーがコンパクトに収まる

プロライダー内嶋亮がその実力を検証

ていることやエアボリュームが大きい幅広タイヤを装着していることにより、リヤタイヤのグリップ力は非常に高い。滑りやすい路面や木の根などの凹凸のある上りの場面においても快適にライダーにストレスを与えることなく乗車できる。

しっかりとペダリングを続けていれば、弾かれてタイヤが空転することなどもなくグイグイ上っていく感じだ。非常にトラクションが高く安定している。

そしてさらにこのモデルはリアセンターが長めに設計されていることから、登坂時にフロントタイヤが浮き上がるような不安になりがちな症状をかなり抑え込むことができている。前述のサスペンションとタイヤとの相乗効果もあり、より登坂力を高めていると感じる。

オフロードの下り場面においてもダブルサスペンションとハイグリップタイヤの恩恵により非常に安心感のある印象を受けた。安心感は安定感につながり、バイクとの一体感となる。

小さなギャップやジャンプを、飛んでみたりこぎ抜けたりと、いろいろな乗り方を試してみた。重量物を中央付近に置くマスの集中化が適正に行われており、そのせいかボディーアクションによる車体の操作も違和感なく行え純粋にライディングを楽しめた。

この車両のデザインやパーツセレクトを見ると本格的なオフロード経験のある人が十分に満足できるスペックなのは明確だ。その気にさせるバイクデザイン、そして実際にオフロード歴の長い私も存分にライディングを楽しめた。

そしてこの扱いやすさは上級者向けだけに作られたものでなく、この車体の安定感やアシスト特性はオフロードに興味があるという、ＭＴＢ初心者でも安心して乗り始めることができるものになっていると感じた。このあたり、幅広いユーザーに対応できるバイク作りが、日本の大手メーカーならではといえる。

ラクラク上れるのでお気に入りのセクションを何度も反復して楽しむこともできるし、長い距離を体力の消費を最大限抑えて楽しむこともできる。

下りだけでなくオフロードのテクニカルな上りもオフロード走行のだいご味を味わいながら楽しむことができる。非常に優れた遊び道具であり、トレーニング機材でもあると言える。

秀逸な オートマチック モード

PW-X2はヤマハ最軽量ながら最強。さらにオートマチックアシストモードはモード選択に迷わされることなくギヤチェンジのみの走りに集中でき、山道での疾走感を純粋に楽しめる

Roadbike

EXPLORER

DELVE INTO ONE MODEL

この一台を徹底研究!

ハシケンのロードバイクエクスプローラー

3年ぶりにフルモデルチェンジを果たした新型ターマック。SL7は貪欲に空力性能を獲得しつつも軽さも手に入れた次世代レーシングマシンに生まれ変わった。そのテクノロジーからライドフィールまでを徹底インプレッションする!

TEXT：ハシケン　PHOTO：小野口健太　問：スペシャライズド・ジャパン　www.specialized.com

IMPRESSION RIDER

ハシケン

ロードバイクをメインにするサイクルジャーナリスト。国内外のレースやロングライドイベントを数多く経験。Mt.富士ヒルクライムの一般クラス優勝はじめ国内アマチュアレースで数々のタイトルをもつ。UCIグランフォンド世界大会の出場経験あり。身長171㎝、体重62kg

新型ターマック。それは次世代の軽量エアロマシンの理想形

史上最高のエアロロードとして評価されてきたヴェンジをみずからの手によってラインナップから消し去り、1台ですべてを制するバイクとして新型ターマックは開発された。オールラウンダーとしてのターマックに寄せられる期待は大きく、開発陣にとっては相当の覚悟があったに違いない。

カリフォルニアの本社で開発されたターマックSL7は、ヴェンジで手に入れた空力テクノロジーを生かして、軽さと空力性能を高次元で融合することを目指した。軽さと空力の融合。これ自体は、近年の万能型モデルの一般的な正常進化ともいえるが、その実力はいかに。

ターマックの歴史を紐解けば、その数々の栄光はライバルメーカーがうらやむほどの輝きだ。新型の発表からまもない今年のロード世界選手権でも、男子のジュリアン・アラフィリップと女子のアナン・ファンデン・ブレッヘンがともにアルカンシェルを獲得し、話題をさらった。発表以来ユーザーの話題を独占状態だ。

本連載では新型のテクノロジーや歴代モデルとの比較、さらには超軽量モデルとして誕生したエートスとの比較もまじえながら、ひとりのホビーレーサーとしての視点から評価を下したい。

MODEL

SPECIALIZED S-WORKS TARMAC SL7 DURA ACE DI2

スペシャライズド／エスワークス　ターマックSL7 デュラエース DI2

TECHNOLOGY

ケーブルのフル内装化を果たしたターマックSL7。空力性能を向上させつつ、軽さも実現した最先端のテクノロジーに迫っていく

ヴェンジのエアロ性能を融合しつつ塗装ずみで800gの軽さを実現

Roadbike EXPLORER
DELVE INTO ONE MODEL

ヴェンジで培った空力テクノロジーを融合した新型ターマック。ディスクブレーキ専用設計となりケーブル完全内装化を果たした。

ハンドルはヴェンジで開発されたSワークス・エアロフライ2に新開発の専用ステムを採用し、ホイールはロヴァールのラピーデCLX（フロント51㎜、リア60㎜）のディープリムのパッケージで、UCI重量規定ジャストの完成車重量6・8kgの軽さを実現。

空力性能は、前作SL6比で距離40kmを走行した際に、平均で45秒速いとされる。エアロテクノロジーはスペシャライズドが自社開発した風洞実験室であるウィントンネルにより磨かれている。

高い空力性能を獲得した一方で、前作SL6同様に全体的にシャープなチューブ形状を特徴とし、シートチューブやシートステーはヴェンジに近い形状を取り入れる。

フレームサイズごとの性能を均一化する「ライダーファースト・エンジニアード」も引き続き導入。フレーム設計には独自のカーボン工法技術であるファクト12rカーボンを採用し、塗装ずみ重量で800g（56サイズ）の軽さを手にし、SL6ディスクブレーキモデルと比較して軽量化も推し進めている。コンポーネントは電動式、機械式の双方に対応する。

このほか、BB構造はその整備性の高さから見直されているスレッド式へと変更されている。

01
高い空力性能を実現する 一切のムダがないフォルム

空力性能を左右する前面からのフォルムには一切のムダがなく、くびれ形状のヘッドチューブと合わせて高いエアロ性能を最大限に引き出す。シフトケーブルやブレーキホースはハンドル内部からステム下部を通りフレームに内装される

02
ポジション調整も容易な エアロフライ2ハンドル

Sワークス・エアロフライ2ハンドルと新型ターマック専用ステムを組み合わせたコクピット。ハンドルトップは滑り止めデザインが施される。ハンドル角やステムの取り付け高さの調整も容易だ

03
圧入式からスレッドへ変更し 異音解消と汎用性を拡大

シェイプされたBBエリアは、ウィップを生かす動力性能を高める狙いが読み取れる。BBは独自の圧入タイプのOSBBからネジ切りのスレッドタイプへ変更。圧入タイプの欠点である異音リスクや汎用性の低さを解消している

04
独自のソフトウエアを 駆使し ライドクオリティー追求

最高峰カーボン工法のファクト12rカーボンを採用し、独自ソフトテクノロジー、フリーフォイルチューブシェイプラボラトリーや有限要素解析を経て空力性能、剛性、ライドクオリティを犠牲にせずフレーム重量800gを達成。チューブ各所にカムテール形状を採用しつつもダウンチューブは丸みを帯びた形状が特徴

05
空力を意識したリアトライアングル 32Cタイヤに対応するクリアランス

ホイールラインに沿わせたシートチューブに、シートステーの位置を下げたコンパクトなリアトライアングルを構築する。最大32Cのタイヤが入るタイヤクリアランスを確保し、荒れたロードコンディションへの適応性を持つ

06
ジャンクションAが一体化する エアロスタイルのシートポスト

新型ターマック専用シートポストは、オーソドックスな臼式の内蔵シートクランプを採用。シートポスト上部にはDI2のジャンクションAが配置される一体構造が特長。DI2以外の場合もスッキリとした形状を実現

S-WORKS TARMAC SL7 DURA ACE DI2

SPECIFICATION

価格：132万円（税抜）
フレーム：Sワークス・ターマックSL7 ファクト12rカーボン
フォーク：Sワークス・ファクトカーボン
ハンドルバー：Sワークス・エアロフライ2
コンポーネント：シマノ 9150電動デュラエース
ブレーキ：シマノ 9170デュラエース油圧式ディスクブレーキ
ホイール：ロヴァール・ラピーデCLX（フロント51㎜、リア60㎜）
タイヤ：スペシャライズド ターボコットン（26㎜）
サイズ：44、49、52、54、56、58
カラー：フローレッド／レッドティント／ターマックブラック／ホワイト、カーボン／カラーランシルバーグリーン
試乗車実測重量：6.8kg（52サイズ・ペダルなし）

SPECIFICATION

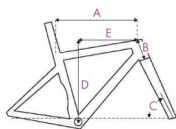
	A	B	C	D	E
フレームサイズ	トップチューブ長	ヘッドチューブ長	ヘッド角	スタック	リーチ
44	496	93	70.5	491	369
49	509	102	71.75	504	378
52	531	113	72.5	517	383
54	541	131	73	534	387
56	563	151	73.5	555	398
58	577	178	73.5	581	405

単位：㎜

Roadbike EXPLORER
DELVE INTO ONE MODEL

100km徹底乗り込みインプレッション

100km IMPRESSION

新型ターマックSL7を北アルプスの山麓とクライマーの聖地、乗鞍で心ゆくまで走らせた。すでに各メディアやユーザーから称賛の嵐の大注目バイク。そのライドフィールはいかに!?　真の価値を確かめたい

高速巡航性能が極めて高いエアロロードにもかかわらずレスポンスのいい軽快さを持ち合わせていたヴェンジ。新型ターマックSL7は、そんなエアロロードの傑作をみずから消し去ってまでして誕生させた意欲作といえる。

木々が華やかに色づきはじめる秋の北アルプスへSL7とともに出かけた。

52サイズのテストバイクの実測重量は6・8kg。毎月各社のフラッグシップモデルに乗っていると、リムハイトの高いラピーデCLXとはいえ驚く数値ではない。

しかし、踏み出すとあきかに重量以上に突き抜ける加速感に思わず笑みがこぼれた。軽いからレスポンスが早いというよりも、ペダリングの圧倒的な踏み抜きやすさからくる加速性能だ。

最大トルクまでは軽やかに、踏み抜くと力強く推進力を発揮する。溜め込んだパワーが一気に爆発するイメージだ。やみくもにBBまわりを肥大化させず、多少のウィップを残しながらカッチリと仕上げた印象が強いシャープなフォルムのターマックは、北アルプス山麓の緩やかな起伏をハイスピードで駆け抜けていく。

そこには、エアロフライ2とラピーデCLXを武装した空力性能の高さを体感レベルで感じられる。長い直線の下りでの速度の伸びは、レースシーンで確実にアドバンテージを得られるものだ。

ここまで山麓でおよそ60kmほど走ったのち、クライマーの聖地、乗鞍でヒルクライム性能をジャッジすることにした。まず、レース時を想定した時速20km近いスピード域でトルクをかけたときの反応を確認する。

踏み続けても脚にくるイメージがいっさいなく、高負荷で踏んでも高いケイデンスをキープしやすい。踏む意識を持たずとも積極的にペダルが回転してくれるポジティブな感覚を得られた。

軽さ、ラピーデCLXの適度な慣性も相まって登坂も速い。ここが、歴代モデルやライバルモデルと決定的に違う性能差だろう。

乗鞍のコース中盤以降は急峻なコーナーが連続する。ダンシングに切り替えると、バイクの高い安定性も光りだす。バイクの軸をとらえやすくペダルに荷重を乗せてバイクを軽やかに左右に振ったダンシングがしやすい。

リムブレーキ時代の先代ターマックウルトラライトに感じたピンヒールのようなエッジの利いた立ちまわりではなく、路面をしっかりとらえている感じが強い。いい意味で生粋のクライマーモデルではない。オールランダーとしての立ち位置をヒシヒシと感じた。

正直、急勾配の軽快さはラピーデCLXよりもアルピニストのほうが物理的には気持ちいいはずだ。しかし、今回、ラピーデCLXをチョイスする完成車パッケージの意図は十分に理解できた。脚を引っ張るどころか、加速を助長してくれ、ダンシング時のもっさり感も薄い。フレームとホイールのマッチングのよさを随所に感じた。

新型ターマックSL7はヴェンジとの融合と表現がされるが、現在持てる技術を結集してスペシャライズドが示すオールラウンドレーサーの理想を形にした作品だ。

今回のライドでは、真のオールラウンドレーサーの姿をターマックSL7に見たようだ。想像よりも圧倒的にペダリングがしやすく扱いやすいフラッグシップ万能モデルの誕生といえよう。

最後に、「近年、フラッグシップモデルのメーカー間の性能差がなくなってきた」という意見は間違いではないと思う。いっぽうで、大勢から突出して抜けだすモデルがいくつか登場しているのも事実。そのひとつが今回のターマックSL7だ。

しかも「エアロだけの時代は終わりだ。レーシングバイクたるもの真の意味で万能であれ」とでも言いたげなヴェンジからターマックへの一本化。ターマックSL7の存在は、その先見性を誇示するには十分なインパクトだった。

さらに付け加えれば、ターマックSL7に続いて発表された超軽量なエートス（P111だけで魅力を伝えるには不足している……）は、エアロロード化一択の時代に風穴をあけ新時代を提案するバイクといえる。ターマックSL7とエートス。これほどインパクトを残すニューモデルの登場は近年記憶にない。

乗鞍で輝く軽やかな登坂力
時代に先見性を示した
次世代のオールラウンダー

ヴェンジの空力性能を取り込み、ターマックはさらなる高みへ

世界のロードレースシーンを席巻するターマック。その歴史はマリオ・チポッリーニを世界選手権制覇へと導いた2004年モデルのターマックE5に始まる。

その後、SL2、SL3とモデルナンバーを重ねレーシング性能の指標となる重量剛性比を引き上げ、高性能化を果たしてきた。

そして、通算5回めのモデルチェンジとなった2015モデルで、初めてサイズ間の性能差を均一化するデザインアプローチである「ライダーファースト・エンジニアード」を導入。

その3年後、フレーム工法を独自のファクト11からファクト12へとアップデート。チューブのスリム化やシートステー位置を下げるなどの変更を施し空力性能を向上。重量は塗装重料わずか10gに抑えた最軽量モデルのウルトラライトモデルで733g（56サイズ）の軽さを実現した。

そして2021モデルとして登場したターマックSL7は、前作同様にファクト12カーボンを採用しフレーム重量は800g以下を実現。エアロロードの絶対王者であるヴェンジの空力性能を融合し、1台ですべてを制するマシンとして生まれ変わり、ターマックの系譜は次世代へ引き継がれていく。

新旧比較

OLD vs NEW

ターマックが誕生して16年の月日が経つ。時代を彩ってきたスーパースターたちが操ってきてピュアレーシングマシンの進化の過程を、直近の新旧3モデルを比較しながら振り返る。

S-WORKS TARMAC

エスワークス　ターマック

通称SL5である2015モデルは、コンタドール、ニーバリ、アルをはじめとする総合系選手たちのグランツールでの勝利を支えた。一方で、ラファウ・マイカの2度のツール・ド・フランス山岳賞獲得もSL5であった。2011年に誕生したヴェンジの空力技術を融合したセミエアロフォルムを特徴とした

2015 MODEL

2018モデルではBB30系統の独自規格OSBBを採用していた。2021モデルではネジ切り式へと変更された。新型に通じる比較的スマートなチューブ設計が印象的だ。また、ライダーファースト・エンジニアードにより、剛性を最適化した3種類のフロントフォークと7種類のフレームが用意された

2018 MODEL

S-WORKS TARMAC ULTRA LIGHT

エスワークス　ターマック ウルトラライト

前作から3年後に登場した通称SL6は、カーボン工法をFACT12へと刷新し、前作比で200gものフレームの軽量化を達成。形状もスリムでより空力を追求した形状へと変化。サガンの世界選手権3連覇、アラフィリップのツールでの快進撃は、SL6によって成しとげられた

2021 MODEL

S-WORKS TARMAC SL7

エスワークス　ターマックSL7

2020年夏に発表されたSL7は、SL6比で距離40㎞走行時に45秒の短縮を実現するヴェンジに迫る空力性能を獲得。ターマック初のフル内装化も実現。さっそく、9月末のロード世界選手権は男女ともSL7で勝利し、延期された2020ツール・ド・フランスでもサム・ベネットがマイヨヴェールを獲得

常識にとらわれず驚異の軽さを追求した究極形

近年のエアロロードの潮流に真っ向から逆らうような型破りなバイクだ。空力性能と軽さを融合した新型ターマックを誕生させたとき以上のインパクトだ。

過去に名車と呼ばれる多くの軽量バイクを手掛けてきたピーター・デンクによって生まれたエートスはその思想と最先端の技術を融合した常識を打ち破る一台だ。

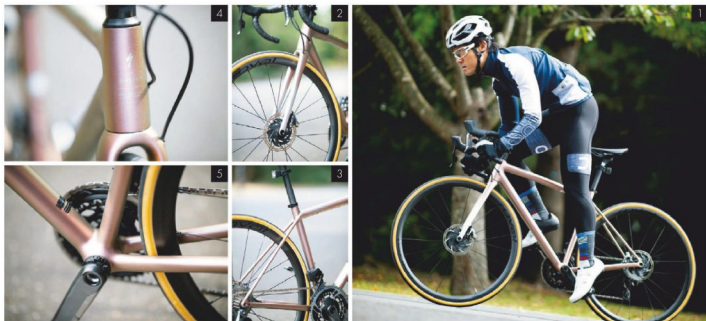
わずか585g（56サイズ）、フォークはコラムカットして260g台という驚異の軽さを実現。丸型チューブを基本とするクラシカルな構造と控えめな塗装が、今の時代に強烈な個性を放つ。

走らせれば、俊敏でありながらシルクのような上質なライドフィールが全身を駆け抜ける。ウィップを最大限に生かす強烈な軽快感は踏み抜きやすく魅力的だ。下りも6・1kg（試乗車）の超軽量モデルであることを感じさせず高速でコーナーを処理できる。

トレンドセッターとして、今後しばらく最軽量ディスクブレーキモデルのマイルストーンとして君臨するだろう。山岳を好むひとりのライダーとして、こんなフィーリングを求めていたと、うなずきたくなるバイクだった。

アザーモデル

OTHER MODEL

量産型ディスクブレーキロードで史上最軽量のフレーム重量を誇るエートス。エアロロードであふれる時代に異彩を放つ超軽量バイクは、新たなトレンドセッターになり得るか。

S-WORK AETHOS ETAP

エスワークス　エートス Eタップ

1／メーカーのうたい文句はレースよりも純粋にライドを楽しむために生まれたバイクらしいが、ヒルクライムレースを本気で楽しんでいるホビーレーサーにとっても最良の選択なのは明白だ　2／ケーブルは外装とし内装化による構造上の重量増を解消する　3／汎用性の高い27.2㎜径のシートポストを採用している点も魅力　4／ペイントやロゴデザインも昨今のトレンドと一線を画す　5／ネジ切りタイプのスレッド式BBを採用し、驚くほどボリュームを抑えたBBまわりが特徴だ

SPECIFICATION

完成車価格：132万円（税抜）

フレーム：Sワークス エートス ファクト12rカーボン
フォーク：Sワークス ファクトカーボン
ハンドルバー：Sワークス　ショート＆シャロー
コンポーネント：スラム レッドEタップAXS
ブレーキ：スラム レッドEタップAXS油圧式ディスクブレーキ
ホイール：ロヴァール アルピニストCLX（リムハイト33㎜）
タイヤ：スペシャライズド ターボコットン（700×26C）
サイズ：49、52、54、56
カラー：サテンフレークシルバー／
レッドゴールドカメレオンティント／ブラッシュドクローム
試乗車実測重量：6.1kg（52サイズ・ペダルなし）

PRESENT

BiCYCLE CLUB

A 1人

デザインスタジオ エミュー

アルチザン サイクルピンブローチ

1万2000円（税込）

美しいシルバーのバイクを胸元に！

ヨーロッパで活動中の小笠原匠海選手がデザインしたロードバイク型のピンブローチ。ひとつひとつ職人が仕上げているため、そのクオリティーは非常に高い。クランクにあたる中心部には天然ルビーを採用。さりげなく自転車好きをアピール。

提供／デザインスタジオ エミュー
https://emu-jewelry.jp

B 12人

大分市

OITAサイクルフェス!!! 2020 開催記念Tシャツ

非売品　(4サイズ選択可能)

復刻された大会記念Tシャツ

1990年に前橋市と宇都宮市で開催された世界選手権自転車競技大会から30年。日本国内における国際自転車レースの先駆けとなった大会に改めて敬意を表し、今年のOITAサイクルフェスの開催にあたって作成された加藤一デザインによるシンボルマークの入った大会記念Tシャツの復刻版。

提供／大分市　TEL.097-537-5690

応募はQRコードから

※お預かりした個人情報は厳重に管理し、商品発送のほか、読者層の把握など統計的にのみ使用いたします
※QRコードはご使用の端末によっては作動しない場合があります
※応募締切は2020年12月14日
※当選者の発表は商品の発送をもってかえさせていただきます

C 3人

エクスルブ

エクスルブ-60

2300円（税抜）

超高性能のチェーンオイル！

原液タイプのチェーン用潤滑剤。潤滑性能の高さはもちろん、耐久力や汚れにくさも特徴。有名選手も愛用し、とくにMTBレースで結果を残す。特殊な広口ビンに入れてあるため、にじみ出ずに長期保存できる。ほかグッズ付き。

提供／アイリス　www.iris21.jp

D 2人

R250

リアディレイラー保護ケース

2200円（税抜）

飛行機輪行するならコレ！

飛行機輪行の際、リアディレイラーを取り外した後に収納するためのケース。ディレイラー本体やハンガーの破損を防ぐ。リアエンド金具（別売り）との併用がオススメ。ディレイラーハンガーごとの収納も可能だ。

提供／ワールドサイクル
www.worldcycle.co.jp

うみちゃんの ロードレーサー

嫁辞典

Text & Illust （ うえだ・みほ ）

Jエリートツアーを走るホビーレーサーの夫をもつ元編集部員。ロードレースをメインに冬はシクロクロスまで、大小さまざまなレースに帯同。最初は意味のわからなかったレース専門用語にもすっかり強くなった、影のアシスト兼監督

（ 今月のレース用語 ）

ツキイチ

今月からはじまったこの連載では、ホビーレーサーがよく使うレース用語を紹介します。

今回紹介する言葉は「ツキイチ」。誰かの後ろにぴったりと張り付いて走ることをこう呼ぶそうです。集団走行の先頭は、当然、風の影響を大きく受けてしまうので、勝ちにこだわる選手のなかには、このツキイチ戦法で集団の前に出ないなんて人もいます。2人逃げでツキイチしていれば、ゴールまで体力を温存できますしね。

「じゃあみんなツキイチすればいいじゃん！」と思うかもしれませんが、そうはいきません。ホビーレースではツキイチ＝ダサいという印象もあるので、それで勝っても称賛されない！のです。

ちなみにみなさんはこのツキイチという言葉の〝イチ〟って、いったいなんだと思いますか？

ホビーレーサーや観戦者の間では前の選手の後ろに着くことから〝着き位置〟と考える人が多いようですが、プロ選手や自転車競技関係者のなかには後ろに着くしか選択肢がないという意味での〝一択〟や〝一辺倒〟、前走者から数えて1番めという意味で数字の〝1〟と考える人もいるそうです（ちなみに私は位置派でした）。ツキイチ、なかなか奥が深い（笑）！

そんなネガティブな印象が多いツキイチ。もし練習会で「ツキイチしていいよ！」と言われたらラッキー！

ただし、猛スピードで引きずりまわされないよう、ご注意を！

辻啓の 今日もレンズを振りまわす！

Profile

サイクルフォトグラファー辻啓

UCIワールドレースを中心に国内外のロードレースやシクロクロスレースを追い、その魅力を伝える

Theme

シクロクロスノススメ

楽しいですシクロクロス。見るのも撮るのも、もちろん走るのも楽しい。シクロクロスの主催者たちの表情を見る限り、きっと開催することも楽しい。

関西シクロクロスや信州クロス（シクロクロスミーティング）といった老舗のシリーズ戦が各地で開催され、野辺山やお台場、幕張に後押しされる形で過去10年間で急激に人気を伸ばした。確かに参加者数や現場の雰囲気的には人気がピークアウトしているかもしれないけれども、日本各地でシリーズ戦が開催されるようになり、冬場の競技として定着した印象です。

新型コロナウイルスの影響を大きく受けた20年のロードレースシーズンでも、現役シクロクロッサーのワウト・ファンアールトとマチュー・ファンデルプールが目覚ましい活躍を見せたことはご存知のとおり。

16年、17年、18年のシクロクロス世界王者ワウト（ここはもう上の名前で呼んじゃう）はストラーデビアンケとミラノ〜サンレモを制し、ツール・ド・フランスでステージ2勝、さらにロード世界選手権のロードと個人TTで銀メダル。15年、19年、20年のシクロクロス世界王者マチューはロンド・ファン・フラーンデレン優勝、ビンクバンクツアー総合優勝、リエージュ6位、ヘント〜ウェヴェルヘム9位、イル・ロンバルディア10位。出場予定だったパリ〜ルーベが中止になったことが悔やまれますが、クラシックレースがこの2人を中心に回っていると言っても過言ではないほど。

もっとロードレースファンを引き込むために言うと、少し世代をさかのぼってゼネク・スティバルやラルス・ボームもシクロクロスの元世界王者で、ジョン・ガドレやスティーブ・シェネルもロード／シクロクロス兼業選手、19年ツール初日にマイヨジョーヌを着たマイク・テウニッセンは13年のU23シクロクロス世界王者。あのジュリアン・アラフィリップもジュニア時代に世界選手権で銀メダルを獲得して、U23のフランス王者に2度輝いているし、20年ツールを制したタデイ・ポガチャルも18年にスロベニア王者に輝いている。ワウト／マチューに続く次世代シクロクロッサーのトム・ピドコックもイネオス入りを決めたばかり。

さらにロマン・バルデやミハウ・クフィアトコフスキもオフシーズンにシクロクロスに参戦するなど、世界的に見てもロードレースとシクロクロスの往来が激しくなっている！

確かにシクロクロスを走るとバイクコントロールはうまくなるし、短時間高出力のパワーバンドは他競技での武器になるという利点はあるけれども、何より走っていて楽しい。パワー数値だけではわからないバイクを進ませる技術を磨く楽しさとか、泥だらけになっても構わず走るとか、サイクリストのオールラウンドな強さを問われている気がして。

フォトグラファー目線で言うと、選手たちがコースをぐるぐる周回するので撮りがいがあるし、ロードレースよりも上下の派手な動きがあるし、スピード域が低いので初心者向き。主催者目線で言うと、会場がコンパクトで、公道を規制する必要も少なく、都市型コースも設定しやすく、家族込みでの来場を促しやすい。逆にロードレースがシクロクロスから見習う点も多いのではないかと思います。

とにかく一度「AJOCC（一般社団法人日本シクロクロス競技主催者協会）」で検索して、お近くのシクロクロス会場へ観に行ってください。そして、バイクなんかはあとでしっかりそろえるとして、昔乗っていたマウンテンバイクでもいいのでまずは参戦を！

きっと地獄のように苦しいし、泥だらけになったバイクやジャージの洗い方を誰に相談すればいいのか途方に暮れるけど、次のレースまでにシクロクロスバイクをそろえたくなっているあなたがいるはず。

ああ、もうシクロクロスの魅力を伝えるには1ページではぜんぜん足りない。ということで私はカメラとバイクを持って今週末もシクロクロス会場へ。21年1月のツアー・ダウンアンダーの中止が決まったので、例年以上にシクロクロスに打ち込みそうです。

PROFILE

山崎健一

UCI公認選手代理人＆エキップア〇ダのマネージャー。日本人選手の育成に尽力し、プロ選手からの人望も厚い

●第19回● ロンドをかろうじて現地で見たった自慢

地球規模で新型コロナ禍真っただ中でありますが……選手代理人業務の関係でどうしても欧州に行かざるを得ず、10月中旬に渡欧することに。

そのおかげといってはなんですが、本来の4月開催から10月18日に延期されたクラシックの王様とされるベルギーの「ツール・デ・フランドル」、別称「ロンド・ファン・フラーンデレン」（以下ロンド）を人生で初めて一ファンとして現地観戦できることに！

まぁ新型コロナ対策で人が密集する勝負どころでの観戦はNGのようですが、ひとまず現地へ行ってみますか……。

そんなわけで直前の仕事があった地中海から10時間／1000㎞ドライブの末、大会前夜にロンド名物である最大勾配22％の〝石畳のバカ坂〟「コッペンベルグ」に到着。

人生初の〝コッペ先生〟との対面は、夜中とはいえ感動と興奮の嵐！ 真っ暗な中で、スマホのライトを頼りに徒歩で上ってみた。

しかし20分ぐらいうろうろしていたら、なんとパトカーがやって来てしまったのである。どうやらコッペンベルグ脇の民家……。

10分ぐらい警官に尋問を受けて、パスポートを見せてもまだ怪しまれたのですが、切り札(!?)の自転車代理人UCIライセンスを見せたら納得。ベルギーではそっちのほうがパスポートよりも強いんかいっ!? なんて変な感動を受けつつ、「明日はTV観戦がおすすめですが……まぁ、ゴール前1・7㎞ぐらいの交差点だと観戦できると思いますよ」との貴重なアドバイスをいただく！

さらに、さらに、レース日の交通規制マップ（警察極秘資料!?）まで持ってきてくれて、いかに簡単に交通規制をかい潜って、レース観戦場所に行けるか!?までをもご指南いただく。敬礼をしてお別れを告げたのは言うまでもない。

当日はお巡りさんオススメ〝どローカル〟な住宅街内にある観戦場所にさっそく陣取る。有名な観戦場所では海外からの観客も多く英語も飛び交うものですが、ここには地元フランドルのご近所さん(!?)しかいないので何言っているのかがまったくわからない！

警察に尋問を受ける10分前のコッペンベルグでのオイラ

長旅でスマホの残りパケット量も使い切った後なので、レース状況はあえてネットで確認せずに現場の雰囲気を楽しむ姿勢に。

そこでフランドル語でラジオ情報を聞いていたみんなが大騒ぎ開始。もうどうにもガマンできずに英語で事情を聞くと、片言ながら〝アラフィリップ、ブーン！ モト！〟（逃げに乗っていた世界王者のアラフィリップがバイク接触でリタイア）と教えてくれる。

そんなこんなで(!?)日本から来たでーっ！とアピールすると、「こんなご時世に見に来るなんて君はアホなのか!?」みたいに近所中の笑いものにされているような、受け入れてくれたのか、よくわからん空気。

一人のおじいちゃんが、ポットに入れたコーヒーを紙コップに分けて飲ませてくれるし、クッキーもおすそ分けしてくれる。フランドル語はさっぱりわかりませんが、エディ・メルクス！ ファン・アールト！ ボーネン！なんて言ったらみんな大喜びしてくれる。

ちょっと片言すぎたため、英語がわかる近所の青年を呼びに行ってくれたり、しかしその人もほとんど英語が通じずで、さらに混乱が生まれたりしながらも、ワイワイとラブリーな時間を堪能。はぁ、楽しい。ベルギーの国技は自転車だというのはやっぱホンマやった。

日本だとロードレースはまだまだ尖ったニッチなスポーツの域を出ておらず、ファンの方々もイケていてキッチュでグルーヴィーな方が多い最先端スポーツですがっ！（手前味噌でほめ過ぎ!?）、ベルギー人にとってはロンドでさえも近所の盆踊りとか神輿を見に来るぐらいのお手軽さ。

近所のふつうのおじいちゃんおばあちゃんまでもが、関西のタイガースとか広島のカープみたいなノリでファン・アールトとかアラフィリップの話題で盛り上がっているなんて、うらやましすぎる！

そうこうしているうちに、先頭の選手を空から追いかけるTVヘリコプターが数キロ先の上空からわれわれのほうに迫ってくる。はぁ、もっとフランドル人とのだべりを堪能したいので、選手たちはまだ来ないでほしい。自転車ロードレース最高！

あなたの意見は多数派？　少数派？バイシクルクラブの会員システム「チームBC」のアンケートでできあがった車輪の中にその答えはある！

TEXT：本誌

THEME：

チューブがパンクしたら
どう修理する？

READER'S VOICE

チューブを交換する

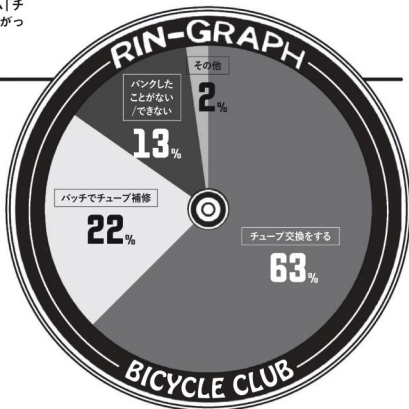
スペアチューブは劣化を抑えるため食品用ラップでくるんでいる。タイヤレバーは2本でなく3本持っていく。ムリをしないでタイヤを外せるから。（神奈川県50代男性）

パッチでチューブ補修

とにかくパンクさせてしまうので、日々の出勤の際もパンク修理キットを持ち歩いています。もちろん携帯空気入れも。持ち過ぎですね(笑)。（北海道20代男性）

EDITOR'S COMMENT

チューブ交換が6割超え！　思いのほか多い？　一時期はもっと手軽なパッチ派もけっこういたと思います。やはり「チューブごと交換したらもう大丈夫」という安心感はありますよね。いただいた意見を読んでいると「パンクにいつもビクビク」と「パンクするときゃするからさ！」の2大勢力がいることもわかりました(笑)。(浜田)

走れ！

浜田探偵団

Question 今月の質問

道 道路に立つ警戒標識（上り急勾配や動物飛び出し注意など）は、どういう基準で管理、設置されている？

愛知県A.Iさんより

あぁ～どうも、国土交通省の方ですか？　ちょっと質問がありましてね、上の質問ですが……。え～はい、あの黄色い看板のやつです。……なるほど、看板の管理は国土交通省が行っていると？　ん、それは国道の場合？　つまりそれ以外の県道やらなんやらはそれぞれの都道府県の担当部署で行う。たとえば「ここは動物が飛び出して危ないから動物飛び出し注意の看板立ててよ！」みたいな個人的リクエストは……受け付けていないと。では、あの「何％勾配」のやつはどういう基準で立っているんですか？　道路構造令内の「設計速度」による？　車種や速度（時速20～120㎞区分）、交通の円滑性や安全性などの要素から、その坂道に規定値を設け、その値から外れた際に看板が立つ場合もある。「場合もある」ということは、つまり確実に立つわけではないということですね？　あくまで目安や参考値として活用し、最終的な設置判断はやはり管理者の判断によると。わかりました、調査協力に感謝します！

第1回

だれかが気にしているその「疑問」を
編集部・浜田が
有識者に電話して調査！
「解答」か「回答」を聞き出す！

TEXT：浜田幸紀（本誌）

Answer

国 あるいは都道府県が管理し、道路構造令を基準とする

協力：国土交通省道路局

気になるあの人に聞いた

編集部が気になる「あの人」のオリジナルランキングを紹介!

俺ランキング!

vol.22

今月のあの人は…

田代恭崇

元アテネオリンピックロード日本代表選手。現在は湘南でサイクリングガイドツアーの「リンケージサイクリング」を主宰。現役のサイクリングガイドとして年間1000人を超えるサイクリストを案内する。日本サイクリングガイド協会（JCGA）理事も務める

RANKING THEME

サイクリングガイド走行管理で気を付けていることTOP3

JCGA 田代恭崇

RANK 1

体調の管理

お客さまの命を預かるからには体調の管理は最優先。体調が悪いままサイクリングを続けると、転倒リスクや熱中症のリスクが高まる。他者に迷惑をかけたくないという遠慮から体調悪化を申し出ない人も多いので、表情の変化を見逃ごさないように休憩のたびに積極的に声をかける。水分補給やエネルギー補給も積極的に促すことが大切。

RANK 2

走行ペースの管理

走行ペースは内容に応じて変わるが、見通しがよく路面状況がよければアップ、市街地など突発性のトラブルが予測される場所ではダウン。問題発生などでスケジュールの遅れはよく起きるが、走行速度を上げても微々たる時間しか挽回できないため、休憩時間や食事時間の短縮でカバー。場合によってはサポートカー収容なども行う。

RANK 3

気象条件の把握

最近は天候が急変することも多い。天候悪化による走行の中断やコース短縮、立ち寄り先変更が必要になることもしばしば。出発時や休憩時にスマホで天候を確認し、それに適した対応を行う。電波の届かない場所では空の状況を確認。もし積乱雲が見え、雷の音を聞いたらすぐ情報を確認し、落雷の可能性があれば走行を中断する場合も。

COLUMN

サイクリングガイドは先頭を走るだけの仕事ではない!

サイクリングガイドの仕事は、読者のみなさんにはあまりなじみがないかもしれません。なので、場合によっては「グループの先頭をただ走っているだけでしょ？」と誤解されてしまうかもしれません。サイクリングガイドとは知見と責任感をもち、業務として他人のサイクリングを引率する仕事です。お客さまが集合し、サイクリングを楽しみ、無事にゴール＆解散するまでの全行程を管理します。参加者の命を預かる仕事でもあるため、その業務は多岐にわたります。交通ルール指導、合図順守、情報共有、コミュニケーション共有、自転車安全管理、ブリーフィング、休憩観光案内、走行管理、外国人対応、ストレッチ指導、メカニック対応、トラブル対応、救急対応、プランニング、サポートカー対応、走行技術指導などがそれにあたります。ほんとうにたくさんありますし、しかもこれがすべてではないのです。今回はそのなかでもサイクリング中の重要な項目3つを紹介してみました。

★★★ ユキヤのワールドレポート ★★★

YUKIYA'S WORLD REPORT

13回めのグランツール完走！ 来年へ向けて準備開始！

13回めのグランツールはジロ・デ・イタリア
しっかりと仕事をこなし、完走した

皆様方からのオリンピック代表内定のお祝い、ありがとうございます！

まずは、混乱の今シーズンを無事に終了できたことに感謝です。世界中が大変な状況のなかで、こうして走り続けられたことは、ほんとうに奇跡だと思っています。

ジロ・デ・イタリアも、レースを止めてはいけないという、主催者の意地というか（笑）、熱意。チームをはじめ、関わるすべての方々の協力と努力により、ミラノにたどり着き、自分は13回めのグランツール完走を果たせました。

ジロ・デ・イタリアについては特集でじっくりご覧いただくとしまして、まずはシーズンを振り返ってみたいと思います。

今年は50レースを走りました。意外にも、昨年のレース数とほぼ同じ。そのぶん、スケジュール的にはきつかったのですが、レースを走りながら、コンディショニングをする自分にとっては、じつはとてもいいコンディションの波で走ることができました。

そして、走行距離も今年は3万km。ケガをしていた昨年に比べると、こちらも多いです。これはタイでの乗り込み期間が長かったということもあります。

正直、何を目標に走っているのかわからなくなったこともありましたよ。でも、ヨーロッパの選手たちはこの間外で走ることを許されていなかったわけですから、自分は環境的にも恵まれていました。

レースが再開してからも、いつまたストップするかわからないという状況のなかで、オリンピックの選考ポイントもできるだけ稼ぎたいという思いもありました。

しかしチームとしての仕事もある以上、与えられた数少ないチャンスを絶対に逃がすまいとポイントを積み重ねてきました。正直、2位との差を気にしなくていい点差になり、やっとチームの仕事に集中できた感じでした。とにかく決まってホッとしています。

そして来年のチームもじつは9月には決まっていて、落ち着いて世界選手権、ジロ・デ・イタリアに臨めたことで、思い切り走ることができました。

まだ今後のことが見えない世界情勢ではありますが、自分にとっての来年の準備はすべて整いました。しっかり準備をして、来シーズンを待ちます。

PROFILE

新城幸也 Arashiro Yukiya

2019年ツール・ド・フランスさいたまクリテリウム優勝、2009年ツール・ド・フランス完走はともに日本人初。2012年第4ステージと2016年第6ステージで敢闘賞を受賞。3大ツールは計13回出場し、すべて完走。2012年ツール・ド・リムザン総合優勝。ロンドン五輪やリオ五輪にも出場した

所属チーム：バーレーン・マクラーレン

出身地：沖縄県石垣市

生年月日：1984年9月22日

欧州プロデビュー：2009年（ブイグテレコム）

今月のコリン

コリンもいっしょに帰国！

お父さんといっしょに飛行機に乗って日本に帰ってきたよ。飛行機の中で、静かにしてるから、みんなが褒めてくれたよ。今はずーっとお父さんといっしょだから、うれしいなー。やっぱり家族みんないっしょが一番だね！

アラシロユキヤ裏通信

オフは日本で過ごしています！

ヨーロッパでは第2波というべき、感染拡大が広がり、フランスでも2回めのロックダウンが始まりました。ジロを終えてイタリアからフランスの自宅に戻り2日後にロックダウン。今回は1回めのロックダウンよりもゆるやかで、昼間、学校や会社は動いていましたが、日本に帰れるのか？という状況で、予定の帰国日を前倒しして急いで帰国の手続きを行いました。

今シーズン僕たちはいつも「飛行機は飛ぶだろうか……入国できるだろうか……」という不安を抱えながら移動をしていました。

幸いにも、ロックダウン開始から2日後には帰国でき、成田空港でのPCR検査を経て、自宅で14日間の自主隔離。強制的にのんびりとオフを過ごしています。

こんなにイベントの少ないオフを過ごすことは初めてで、寂しい思いもありますが、これからも感染しない努力を継続しながら、オフを楽しみたいと思います。

TEXT：別府史之

FUMY'S COLUMN

OPEN FUTURE

**シーズン最大の目標だったパリ〜ルーベが惜しくも中止。
不完全燃焼のままオフシーズンが始まりましたが
UCI主催eスポーツ世界選手権への出場が決まるなど
新たな目標に向かって、フミは走り続けています！**

突然訪れたオフシーズン

UCI主催eスポーツ世界選手権 日本代表として出場決定！

10月25日に予定されていたパリ〜ルーベは、自分が今季最大の目標としていたレースでした。新型コロナの影響で春先の時点でキャンセルになってしまい10月に日程をずらしたものの、フランスでコロナの感染者が増えたため、再びキャンセルになりました。春と秋にルーベ用のスペシャルバイクでパヴェの上の試走を何度も行いましたが、残念ながら走ることはかないませんでした。今季、何度もレースキャンセルの知らせを聞いて慣れてはいましたが、やはりパリ〜ルーベがキャンセルと聞いたときは、なんだか胸にぽっかり穴が開いた感じでした。シーズン最後のレースでもあったので不完全燃焼でした。そのようにして、急遽オフシーズンを迎えました。実感としてはこの時期は毎年ジャパンカップに出場していて日本にいることが多かったので、不思議な感じです。

今フランスは2度めのロックダウンに入り、再び閉鎖的な毎日が続いていますが、ランニングやジムでコアやウェイトトレーニングをしたりとできる限り身体を痛めつけています。

うれしいニュースもあります。UCI主催のeスポーツ世界選手権に日本代表で出場することが決まりました。今回が第1回大会ということで、どんな感じか想像できませんが、今後世界でeスポーツが発展をしていく上で、大きな一歩かもしれません。スマートトレーナーは公平さが徹底され、全員同じモデルがUCIから支給されます。それとUCIレースなのでライセンスのほかにADAMS（居場所情報の提出）やアンチドーピングのテスティングプールに入っていなければいけないので、出場するほとんどの選手がワールドチームやプロチームの選手になります。

ほんとうは日本で皆さんの前で走れたらよかったのですが、今回コロナの影響で帰国が難しくフランスで走ることになりました。ぜひ12月8〜9日に行われるeスポーツ世界選手権に注目して応援してください。

フランスはロックダウン中だけど、僕たちは走ることが仕事。許可証があればプロ選手は外で走ることができるので、トレーニング面での問題はない

23歳の誕生日を迎えた石上優大選手と プロとして走り始めた若かりしころの自分

チームメイトの石上優大選手を家に招いて23歳の誕生日のお祝いをした。彼はフランス語も堪能で、エクスアンプロヴァンスで一人暮らしをしている。自分の若かりしころはわからないことがあればその都度、自分で行って確認するような生活スタイルだったけど、彼はスマートに生きる現代っ子な感じ。フランスでプロとして生活するためには、滞在ビザや家、銀行口座に保険など、競技のほかにも知っておくべきことが多い。だから少しでも競技に集中できるように、若い選手たちに必要な情報はできるだけシェアしたい。苦労や経験は大切だとも思うけど、彼らにはまわり道をしてほしくない思いのほうが強いかな。そして今の若者たちはチャレンジすることを諦めないでほしい。本場のヨーロッパは厳しい環境だし、強い選手は多くいるかもしれない。でも戦うことをやめてしまったら、そこで成長は止まってしまうし、競技者としての未来は望めない。若いときにレースを楽しめる環境で思いっきり、自分を試してほしい。

PAST

石上優大選手と初めて出会ったのはちょうど11年前、彼がまだ12歳の頃だった。いまは23歳（写真）となりフランス在住のプロ選手！

PROFILE

別府史之（べっぷふみゆき）

プロデビューは2005年（チームディスカバリーチャンネル）。ツール・ド・フランス日本人初完走を含め、3大ツールはすべて完走し、モニュメントと呼ばれる5大クラシックもすべて完走した唯一の日本人。NIPPO・デルコ・ワンプロヴァンス所属

SCHEDULE（予定）

12月8日〜9日
UCI eスポーツ世界選手権大会
開催場所：ズイフト　ワトピア
（選手はそれぞれの滞在先から参加）

INFORMATION

Official Site
『Life is Live!』fumy www.fumy.jp

※別府史之選手の最新情報は上記オフィシャルサイト、Facebook、Twitterにてご確認ください。

別府史之
Fumy Beppu
facebook.com/FumyBeppu

@Fumybeppu

プロ・マウンテンバイクライダー 山本幸平のいま

Kohei Yamamoto's Column

Go to Tokyo 2020

山本幸平

ドリームシーカー MTB所属。1985年生まれ、北海道幕別町出身のプロMTB ライダー。全日本MTB 選手権12勝、MTBアジア選手権大会10勝、ワールドカップ最高位は15位。
http://yamamotokohei.com

東京オリンピック開催が延期となり、全日本マウンテンバイク選手権に出場12勝めをあげた！

TEXT：山本幸平　PHOTO：Hideyuki Suzuki

全日本選手権優勝！

11月8日に長野県富士見パノラマリゾートにて行われた全日本選手権自転車競技会ＭＴＢ（ＸＣＯ）。エリートカテゴリーで12勝めをあげることができました。

まずは、コロナ禍の大変ななか、たくさんの方々のご尽力により、大会が開催されたことに感謝いたします。そして、この12勝めをあげるにあたり、スポンサー各社、サポートしてくださっているみなさま、応援してくださるみなさまに対し感謝の気持ちでいっぱいです。ありがとうございます。

レースを終えて、僕自身は「素直にうれしい」気持ちと「ほっとした」気持ちです。

今シーズンは2月のアジア選手権から始まり、直後にギリシャ遠征を終えて、アメリカ遠征中からコロナの影響を受け、レースが中断。いつレースが再開されるか見通しも立たないなかでのトレーニングはツラかったのですが、東京オリンピック日本代表の内定をもらい、気持ち的には安定しました。

それでもレースがないことで気持ちの高ぶりが感じられない日々が続きました。そして、10月からワールドカップの再開が決まり、『よし！』と意気込み、心身ともにピークをもって行っていた矢先に、ワールドカップ、世界選手権の日本選手団派遣がなくなりました。気持ちを切り替えて、この全日本選手権に向けて取り組んできました。調子がいいのかどうか、不安もありました。

そんななかで勝てたのはたくさんの支えがあり、これまでの経験と僕自身、強い気持ちを持って挑めたからこそだと感じています。

さらに、チームメイト、北林力選手の存在は大きかったです。事前合宿もともにトレーニングを積み、ともに生活してきたなかで、彼の強さをいちばん近くで感じていました。今回、圧倒的な強さを見せてU23カテゴリーで優勝し、会場にいたみなさんは驚いた様子でしたが、僕はこれくらい走れると感じていました。

まだまだメンタル面での成長は必要ですが、これからの伸びしろは無限大！　必ず世界で戦う選手になっていきます。

また今年の全日本選手権はオリンピックイヤー（1年延期にはなりましたが）ということもあり、まだこれからという若さで、このレースを区切りとする選手もいました。チームの垣根を越え、ＭＴＢ界すべての選手の力の底上げをしていき、切磋琢磨できる環境が整っていくことを強く願います。

僕自身、全日本選手権は今回がプロとしてのラストレース。これから、この経験を後世につなぎ、強い日本マウンテンバイク界を作っていきたいと思っています。

今シーズンは残り、シクロクロス2戦と全日本選手権自転車競技大会ＭＴＢ（ＸＣＣ）。レースができる喜びを感じつつ、気持ちよくシーズンを終えられるようがんばっていきます。

引き続き、応援のほどよろしくお願いいたします。

スタートから落ち着いて走る。中盤から2位との差も広げてゴールした

今月の勝ち飯

日の丸ご飯と味噌汁

全日本選手権レース3時間半前に食べる白ごはんに梅干し1粒と味噌汁。最近はコレを食べています。シンプルイズベスト！！

Cherubim Master Builder
今野真一
東京・町田にある工房「今野製作所」のマスタービルダー。ハンドメイドの人気ブランド「ケルビム」を率いるカリスマ。北米ハンドメイド自転車ショーなどで数々のグランプリを獲得、人気を不動のものにしている

道具のせいにするな

弘法大師のような技術の高い達筆者はどんな筆でも立派な字を書いたという。

職人の世界では道具の文句ばかり言わず、どんな道具でも一流になるように仕事をしなさい。そんな意味で、私も父によく言われたものだ。精度が出なかったりうまくいかないと、よく機械や材料のせいにしていたのだが、「4000年前にあれほど精巧なピラミッドを作ってるんだから、現代のこの設備でなにが足りないっていうんだ?」そんなこともよく言われたのを思い出す。

ちなみにピラミッドは、諸説あるが紐、光、水を駆使し精度を出していたという。

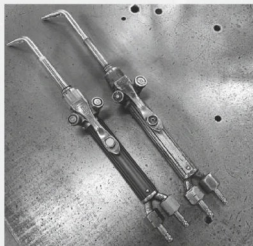
当時あれだけ大きな物の精度を出すには、相当なアイデアや知能があったのだろう。昔の人の知能は劣っているどころか、今の人より優れているかもしれない。

学校での仕事

フレームビルディングを教えて10年近くになるが、いまだに慣れない日々を過ごしている。講師という立場が向いていないというのも理由のひとつだが、もうひとつの理由にトーチや道具、ガスやフラックスが私の工房の環境と異なることも要因だ。

大勢の生徒の前で溶接や仕上げのデモを行うのだが、工房の業務よりも緊張する。

私の道具や環境に似せて作業をしたいところだが、学生たちと同じ環境でデモをしないとあまり意味がない。私なりに練習し腕を上げ今では学校のどんな道具でもひととおりの高いレベルで作業ができるようになった(いまさら)。

やっとこれで「弘法筆を選ばず」だな、なんて思ったが、はたしてどうなのだろうか。

長年愛用しているユーテクティックのトーチは体の一部だ。生産は終了しており、心配は尽きなかったが、意外なところから新品を確保でき、ひとまず安心

道具は大切か?

結論からいえば、私はとことん筆を選ぶ。

自身の道具は工房では別の場所に保管し、ほかのスタッフは使えないようにしている。

使いたいときにベストな状態で使えないのはストレスであり、それではもちろんいい仕事はできないからだ。

トーチも体の一部のようなもので、これがなくなったら同じクオリティのフレームができないのでは?と眠れない夜もある。

私の道具は自分が使い慣れた物や自作の物が多い。じつは自転車専用という道具はほとんどない。安価なホームセンターで見つけた道具でも私にとっては一軍であり、かけ替えのない道具たちだ。他人から見れば一見スクラップのようでも私にとっては大事な相棒といえる。

道具の大切さをみずから多くの方に訴えているのだが、「道具が大切」という言葉だけが先走りし、道具の存在を履き違えてしまう若者も多くいる。

ブランド工具にこだわり、道具自体に思いを馳せる。道具フェチ的趣味もあるかもしれないが、物作りにおいては、私はあまり共感できない。なんのための道具なのかを考える必要がある。

弘法は筆を選ぶ

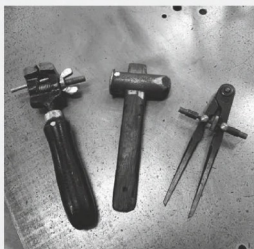
道具とは手段であって、目的はいい仕事をすることだ。けっして主役ではない。なんのための道具なのかを理解せずに、いい道具にこだわり続けるのはよくない。道具主体の物作りになってしまう危険もあり、自分にも言い聞かせている。

実際、弘法大使はさまざまな和紙を試して熟知し、すべてに最適な筆を知っていたという。

筆を選ばないのではなく、どんなに使いにくい筆でもそのポテンシャルを最大限に引き出す知識や経験が必要なのだ。

これは自転車にもいえることでトッププロやベテランライダーはその自転車の効率のいい走らせ方を引き出しているものだ。

一見なんの変哲もないバイクがとんでもない化け物であることも自転車界では多い話だ。

みなさんも値段やブランド、希少性などに振り回されないように。たとえば眠っている自転車のポテンシャルを探ってみるのも、おもしろいはずだ。

なにかと登場する一軍の道具たち。自作の真鍮ハンマーはサイズ感や重さが私の好みで使って20年は経つ。道具の本質を忘れないようにしている

TEXT & PHOTO：疋田智

疋田智の燃えよ！自転車オヤジ

疋田智
NPO法人自転車活用推進研究会理事にして、元祖自転車ツーキニスト。著書に「新・自転車"道交法"BOOK」（疋田智・小林成基共著、弊社刊）「電動アシスト自転車を使いつくす本」など

No.78 電動モビリティが歩道って？

コロナ後のニューアイデア？

セグウェイあたりから、さまざまな電動モビリティが登場してるなぁというのは読者ならずとも一般の素直な感想ではあるまいか。

とくにコロナ後、電車の「密」を避けようと、電動キックボードやら、電動自転車やらが登場し各地で実証実験を繰り返してる。

おお、そうか、やってみなはれ、というのも一方の反応であり、どうだろう、危なくね？というのも一方だろう。私ヒキタは、昨今の動きを見るに、正直言って後者の立場に近い。

電動キックボードは東京で実証実験をやっていて、ナンバープレートをつけて原付扱いとなった。乗ってみるとスゴくパワフルでおもしろい。生身の身体が車道上を吹っ飛んでいく感覚が新鮮だ。

だが一方、そのスリリングさは、デンジャラスさと表裏一体でもあって「コワいから歩道で乗らしてよ」ということになるのは必定だと思う。

そうなると、歩道上のベビーカーや老人、白杖の方々に、また新たな脅威だなぁと危惧せざるを得ないわけだ。現実として、こんな例がある。

フル電動の歩道解禁？

関西のとある商社が輸入する「フル電動・ハイブリッド自転車」というやつがある。

ペダル付きの電動スクーターみたいなもので、ナンバープレートをつけて原付扱いとなる。昔のモペッドのいわば電動版だ。

ところが、これを歩道もOKにしてはどうかという話が急浮上しているそうだ。「規制のサンドボックス制度」というやつを利用して、自治体も後押ししている。

車道を乗ってみた人たちにアンケートを採ってみてこういう結果が出たという。「車道を走るのは恐い」「クルマとスピードが違う」だから規制緩和して歩道もオーケーにせよというのだ。

もちろんそのままの状態じゃなく「自転車モード」に切り替え、ナンバーを隠したうえで、だそうだが、どうだろう。歩道は自転車モードでって、そんなの守るかな。

そもそも「自転車が歩道を走る」こと自体の危険が指摘されるなか、こういうのはどうなのかと思う。

車道が危険だから歩道を走りたい、電動モーター載っけてるけどよろしく、という発想。道路のリスクを、より弱者へ弱者へとしわ寄せする、こういう考え方には申し訳ないが、違和感しかないよ。

基本は車道、歩道は例外だよね、という規則を自発的に守るという性善説をとって、現在の歩道はかくもカオスになったということを考えて欲しい。

街で見かけた電動キックボード。ナンバーが付いていないので公道を走るのは完全に違法。だが、こうしたものが普通の顔をして歩道車道を問わず走り始めているのが今だ

規制緩和をはき違えるな

こういう場合、ある種の人々はくちぐちに「規制緩和」を言うが、なんでもかんでも緩和すればいいってもんじゃない。緩和で犠牲になる弱者もいる。

その弱者とは前出の、ベビーカーであり、高齢者であり、視覚障碍者であり、それ以外のさまざまな「歩道によって守らねばならない人々」だ。

そもそも危ないのは、クルマが危ないんだろって。だったら車道のクルマに遠慮させろ。だいいち自転車が歩道を、かくもデタラメにわが物顔で走っている国が、ほかにあるのかということをもっと考えた方がいい。日本の電動アシスト自転車規制が、世界一厳しい（ネガティブな）理由も、じつはそこにある。歩道通行が現実だから、こうせざるを得ないのだ。

なおかつ歩道上の自転車事故は増えるばかり。これ以上、歩道をカオスにしてどうする。

私はフル電動自転車であれ、電動キックスケーターであれ、車道でやるなら「どうぞご自由に」と言う。いや「クルマを蹴散らして進め！」でもいいくらいだ。

その上で車道のシェアを考え、クルマとも共存しようと思う。専用レーンを作るならなおいい。

だが、これらのものが歩道を走りながら「新たな利便性だ」「自由だ」「規制緩和だ」などと言うのなら、大反対だ。

先日まで3人の子どものベビーカーを押していたパパとして、そんなちっぽけな利便性のために歩道の安全が犠牲にされるのは耐えられない。おまいら、みんなまとめて歩道から出ていけ！と思う。

もちろん普通の自転車だって同じだ。

編集部 西山 貴之

自転車イジリ系サイクリスト、ヴィンテージパーツ好き。サイクリング以上に、自転車イジリから派生するDIY的なことをするのが楽しい人

TEXT & PHOTO：西山貴之（本誌）

第九十一回

フロントバッグを柿渋染めしてみた

マニアの癒しネタショップ

西山自転車商会

自転車はスポーツではなくホビーと言い張るいじってなんぼのレストア編集者の手記

白い生成りの帆布フロントバッグだ。この手のバッグは、フロントキャリアのあるランドナーなどのツーリング車向け。

白いフロントバッグはフレームの色を選ばないし、シンプルでカッコいいのだが、汚れやすいのが難点だ。書き始めてモノクロページにまったく向かないのに気付いたが、そのうちカラーでウェブでも紹介するので見てほしい。

こちらは未使用のものを1000円と格安で入手したが、目立つ残念なシミが右下に広がっている。全体的にも点点とシミが散らばっている。

犬印の自転車バッグは、いまも生産されているが、これは現在の会社に代わる前の時代の犬印だ。未使用とはいえ、40年以上も経過しているから、とうぜんカビなどのシミも生じるわけ。

シミを知っていて入手したのは、洗濯すれば落ちるだろうと甘くみていたからだ。あらゆる洗剤で洗ってみたが、案の定、カビが原因と思われるシミは落ちず、薄れる気配もない。

じつは生成りだから入手した理由もある。シミが落ちなければ染めようと思っていたのだ。自転車散歩中に色づく柿を見て、柿渋染めを思いついた。オジサンがグッとくる茶色系、オーガニックな響きもいい感じだ。

柿渋染めはカンタンだ。溶液を水で薄めて浸すだけ、浸して乾かすを4~5回繰り返すと、こんな使い古したようなエイジング感だ。染め方がヘタなのか、全体的にムラムラになって結果的にシミは目立たなくなった。いちおう成功ということか。

レトロな風合いになった。紫外線を浴びるともっと茶色く変色していくようだ。

晩秋の空の下で、柿渋染めをしているという行為がなんだか心身を落ち着かせる。田舎暮らしを始めたかのような、都市圏にいながらにしてのエア移住感。

バッグやアイテムなど、化学繊維よりも天然素材のものが多いという、シブめの自転車に乗っている人にオススメだ。

私はコットンバーテープ派なので、こちらも柿渋染めしてみた。

アマゾンで買った柿渋染めの液、500㎖で1000円くらい。柿渋液は、酸っぱい匂いが鼻につくがこれは無臭なのでオススメ。水で薄めて浸ける。日本で古来から使われる染料で、防虫、防腐、除菌、防水効果もある。また布を補強するのでバッグに最適だ

昔も今も東京・浅草で作られている犬印。旧犬印は、表にタグもなくバッグの内側に粗末なラベルが糊で貼られているだけ。ブランドの主張はかなり控えめだ。シミを落とすべく洗っていたら、はがれてしまった。モンベルのクリーナー、靴用の洗剤など試してみたが、シミは落ちず

バッグはこんな感じになった。汚れただけとか言わないように。これが柿渋染めの風合いなのだ。古びた感じにしてシミを隠すという手法。おばあちゃんメイクをしたら、中年なのが目立たなくなるみたいな感じか

Jプロツアーで注目の“主人公”

La PROTAGONISTA

La entrevista con corredores

絶望からJプロに上り詰めた異才の社会人レーサー

NAME.

秋山悟郎

稲城フィッツクラスアクト

2019年群馬CSCで行われたJプロツアー交流戦では
7位に食い込むなど、2014年のJプロツアー参戦以来年を追うごとに
プロのスピードに順応している姿が注目を浴びはじめた。
29歳でロードバイクに出合った遅咲きのJプロツアーレーサー秋山悟郎に
プロタゴニスタはフォーカスした。

約150人が密集するJプロツアーのプロトン。そこでは車輪を奪い合うポジション争いが生まれ、主導権を握ろうと緩急のスキをついて飛び出すアタック合戦は熾烈を極める。

レースは中盤、数名のエスケープを容認していたトップチームが頃合いを測りチェイスを開始すると、時速50kmを超えた一列棒状の展開が延々と続いていく。最後の勝負に向かうレースは、仲間をも見捨てていくほどの壮絶な戦いだ。

プロトンはたちまちふるいにかけられ、残ったのはエース格と主要チームのアシストたち。そして粘り切った若手選手たちの横で歯を食いしばる一人の選手に声援が飛ぶ。

彼の名は秋山悟郎。40歳を越えてJプロツアーを戦うフルタイムワーカーだ。

屈辱的だったロードバイクデビュー

2009年7月の全日本実業団石川ロードレースERクラス。先行する1人を坂道で単独で追いかけ、険しい表情のまま2番手でゴールに飛び込む秋山を見た。この日からさかのぼること2年前、彼は初めてロードバイクを手にした。

イタリアブランドのアパレル業界に身を置き、仕事で不規則な生活を強いられた20代。30歳手前での転職を機に、慣れない週末の休日を過ごすこととなった。

「時間をつぶす道具が欲しいと思い、目についたのがロードバイク。都内の有名なショップを訪ね、バイクパーツの美しさに見とれているうちに買っていました」

性能など知るよしもなく購入を決めた一台のスチールバイク。そのときツール・ド・草津のエントリーをすでにすませていた。

「草津温泉に入ってイベントライドを走れるなんて最高じゃないか！とエントリーしたのが、すべての始まりでした」

気軽に挑んだレースは、山のキツさにあえぎ苦しみ、14kmのヒル

VOL. 061 REPORTER 管 洋介 海外レースで戦績を積み、現在はJエリートツアーチーム、アヴェントゥーラサイクリングを主宰する、プロライダー＆フォトグラファー。本誌インプレライダーとしても活躍。

クライムに2時間半、全クラスでビリから4番め。それは想像を絶する地獄の苦しみだった。

「女性や子どもにも次々と抜かれ、気づけば山の中腹でハンガーノック……。初めて使ったビンディングペダルもろくに外せず、雪の壁に何度も突っ込みながらフラフラでゴールしました」

屈辱的なデビューの数日後、沸々と湧く悔しさが彼の闘争心に火をつけた。ヒルクライム攻略をキーワードにパワータップとメーターを購入、ヒルクライムマニアのメニューを参考に自転車トレーニングに取り組んだ。

翌年は知り合いあった日仏サイクリングクラブに入会、偶然にもこのクラブが実業団登録したことで秋山の道が開けていく。

「このころ出会った岩倉航太郎選手が仕事前に40㎞も朝練しているという話を聞き、週末でなくても乗る時間が作れるんだと気付かされました」

こうして始まった自転車トレーニングは強い好奇心と嗅覚で幅を広げていき、いつしか時間があれば自転車に没頭する日々に。実業団レースへの挑戦は2009年。初戦から完走を果たし、シリーズのヒルクライム戦ではしらびそで10位、富士で12位と成果をあげた。

「ヒルクライムはがんばっても10位かな……と感じていたところ、石川ロードでは準優勝。そこからロードレースの駆け引きのおもしろさに夢中になりました」

ツール・ド・おきなわ130㎞でも4位の成績を残し、彼の名前はしだいにレース界で知られるようになっていった。

スプリント能力の開花とJプロツアーへの昇格

2011年、社会人レーサーの試合巧者がそろったアクアタマに加入すると、よりいっそうレースさばきに磨きがかかった。

「ベテランと強い若手が集結したチーム。レースの流れ、集団のスキを突く走行センスに大きな学びがあり、自分の特徴だった一撃の高い出力を、ゴールまで温存できる走りを身につけました」

2013年、すでに秋山はエリートクラスのスプリントで恐れられる存在となっていた。

1400wから生まれる爆発的なスピードで宮田、美浜クリテリウムで後続を一気に引き離しみごと優勝。クライマー若松達人などメンバーの活躍もあって、チームはエリート年間ランキングトップとなり、翌年のJプロツアーへの昇格を実現する。

「チーム一丸となって得た大きな勝利。社会人レーサーとしての誇りを持ってJプロツアーに上ることができました」

類まれなる順応力でプロのスピードに対応する秋山。彼の走りから学ぶ若手も多い

PERSONAL DATA

生年月日	1977年10月30日
身長・体重	168cm・57kg
血液型	A型

プロへの礼儀を貫くスタンス

このころから秋山は、Jプロツアーに挑戦する社会人として、ひとつの信念を持ってレースに向き合うようになる。

「Jプロツアーの最前線で戦う選手たちは、みんな自転車一本で食べている。いくら社会人で強くても僕らは趣味の極み。プロ選手の進路をじゃましてまで出すぎてはいけないと思っているんです。アシストしてフラフラで後方に落ちて来たプロ選手たちを見ると、たった1戦でもそれが彼らの人生をかけたレースなんだと……」

この数年、秋山はすべてのレースで最後尾からスタートを切っている。ポジション争いの優位性から考えても最後尾にいるメリットは明らかに薄い。

「これは僕なりのプロ選手への敬意。リスクはありますが後ろからスタートして完走できないようではJプロツアーに参加する資格などないと思うんです」

みずからを律してレースに挑む。年齢が40歳を越え絶対的な出力が落ちてきても意に介していない。

「かつて1400w出たパワーも今では1100w。それでも高速化するレースで完走率は年々高くなっています」

レースの経験値によって力の出しどころを知り、昨年は群馬大会で7位に食い込む実力も見せた。そしてそれにつれ練習内容も大きく変わっていた。

「社会人でJプロツアーに対応しようとまともにメニューを組むと、結局は疲れてしまいますから……。僕はあるときから通勤と週1回の仲間との朝練、そして週末のライドを楽しむようになりました。そうしたら、かえっていい結果になりました」

自宅から横浜の会社まで往復90㎞の道のりを週に3回、週末2日で300㎞をこなして体力に自信をつけ、現在Jプロツアーをコンスタントに走り切れる注目の社会人レーサーとなった。

「なんとかレースに食らいついて、勝負所でプロが仕掛ける強烈なスピードに耐え切って残ったとき、『あぁ、今生きているなぁ』って感じるんです。ツール・ド・草津で絶望した感覚とはまるで逆ですね（笑）」

30代からのロードレース挑戦、最高の舞台へ上り詰めて来たからこそ見出したスタンス。時にプロ選手以上のセンスを発揮しレースを戦う秋山悟郎の走りは見逃せない。

新連載

ふじいのりあきの ロードバイク研究所

大ヒット作『ロードバイクの科学』の著者、ふじいのりあきが帰ってきた！　本連載では、ディスクブレーキ、ワイドリム、エアロフレームの普及など、激動している今のロードバイクを、科学を武器に読み解いていく。記念すべき連載の第一回は、誰もが気になる空力の話だ。

TEXT：ふじいのりあき
ILLUST：田中斉

vol.01

エアロロード時代の空力の話①

走行抵抗の大部分は空気抵抗

いまは少し検索すると自転車の空気抵抗に関するデータや動画が出てくる。見慣れない外国語の動画も自動翻訳でなんとかなる。

たとえばスペシャライズドの動画（2014・16年）によれば、40㎞を走った場合、1980年製のスチールバイクを2014年のエアロロードに変えて50秒短縮、ルーズなカジュアルウエアをタイトフィットにして4分短縮ってな具合だ（表1参照）。

おもしろいところでは、スネ毛を剃って6人の平均が70秒短縮（最少で50秒、最大で82秒）……と、これには風洞試験のエンジニアも予想外だったらしく大笑い。

なぜこんなコトが起こるのかというと、自転車の走行抵抗は大部分が空気抵抗だからだ。

そりゃ選手は速いから空気の抵抗も大きいと思うだろうが、じつは時速約16㎞で空気の抵抗はタイヤの抵抗と等しくなる。時速16㎞というとママチャリあるいは市民マラソン10㎞の部の上位選手くらいのスピードだ。

空気抵抗はそこから速度の2乗に比例して増え、**時速30㎞では全抵抗の82％にもなる。**

遅いほうが空気抵抗の影響が大きい!?

以下の表2を見てほしい。脚力別に、複数のライダーが距離40㎞を走ったときに同一のエアロ効果の場合どのくらい時間を必要とするか示したものだ。この場合のエアロ効果は、出力500Wで40㎞を走ったときに、49・9分かかったとする。

意外だったのは、**遅く走ったほうが時間的には空気抵抗の影響が大きく出ていることだ。同じエアロ効果で削減できる秒数で見るとむしろプロよりも一般ライダーにとってのほうが大きい。**同じ距離を遅く走ると時間がかかるからでもあるが、変化の割合をみるとあまり変わらなかった。

要は、お散歩ペースでも空気抵抗の影響はある。つまり、スネ毛をお手入れすれば40年前のスチールバイクでスペシャライズドのエアロロードバイクに匹敵する効果を得られるということだ。もちろんバイクの性能は重さとか剛性とかほかにもいろいろあるし、エアロロードに乗るようなライダーの脚はツルツルだろうから勝負は難しいが。

空気抵抗はフォームで大きく変わる

表1の各効果は、ほぼ足し算できる。ならばゲームみたいにアイテムを入手すると速くなっていくのかというとそうはいかない。**もっと重要な要素がある。ライディングフォームだ。**

自転車の空気抵抗は、前から見た面積にほぼ比例する。その面積の大部分は人間になる。自分がブラケットポジションでスチールバイクに乗った場合、**87％が人間の**

表1

スペシャライズドの風洞試験動画でのエアロ効果（40㎞走ったときの削減時間）

No.	仕様	状況	効果（秒）
1	1980 スチールバイクを 2014 ヴェンジ（エアロロード）に	下ハン腕曲げ	-50
2	ウエアをタイトフィットからカジュアルに	ブラケットポジション	+240
3	リムブレーキからディスクブレーキに	同上	-8
4	タイトフィットからウィンタースーツ、手袋等の冬装備に	同上	+97
5	ヒモ式シューズ＋ヒモカバーをスペシャライズドのレースシューズに	同上	-35
6	ケーブルアウター削除	バイク単体	-12
7	普通のヘルメットをエアロロードヘルメットに	エアロバー	-40
8	普通のヘルメットを TT ヘルメットに	同上	-60
9	スネ毛を剃った 6 人の平均値	ブラケットポジション	-70
10	スネ毛を剃った 6 人の最小値	同上	-50
11	スネ毛を剃った 6 人の最大値	同上	-82
12	腕毛を剃った場合	下ハン腕まっすぐ、手袋なし	-19

すね毛を剃ることにはエアロロード並みのエアロ効果があることがわかる

表2

距離40㎞を走るライダーに同じエアロ効果を適用した結果

	プロ	ミドルクラス		一般人
パワー（W）	500W	300W	200W	100W
速度（km/h）、時間	48.82 / 49'9"	40.68 / 58'59"	35.08 / 1:18'25"	26.93 / 1:29'13"

パワーが低いライダーのほうがかかる時間が長く、時間上でのエアロ効果は大きい

PROFILE
ふじいのりあき
某自動車会社で設計業務を勉強。「在学中」から、自動車の仲間ということでさまざまな乗り物を趣味で研究する。とくに自転車にはいちばん親しみ、さまざまなウンチクを各種取りそろえている。最近、学び屋を卒業。大きくなったら何になろうかなーと考へてゐる。

面積だった（図2）。

当然、空気抵抗はライディングフォームで大きく変化し、ブラケットポジションのときの空気抵抗を1とすると各フォームによる抵抗はだいたい表3のようになる。

ドロップハンドルの場合、空気抵抗を減らすには下を握るが、ヒジを伸ばした場合ほとんど抵抗は減らない。ヒジを曲げると抵抗は減るが、最も空気抵抗が少ないのは「前」を握ったときだ（図3）。

ハンドル軸前方に突き出したエアロバーを装着し、それを握ると上体がほぼ水平のエアロポジションになる（図4）。これでこげるのか？ というともちろんこぎにくい。しかしそのパワーロスを補って余りあるメリットがある。

最速のフォームは、抵抗の少なさとこぎやすさのバランスをとって決まる。こがなくていいダウンヒル時に変なフォームで下る場合があるのも、空気抵抗を減らして速く走れるからだ。

図2

前方から見たときのシルエット

面積の大半は人間が占めている

表3

フォームと空気抵抗の関係
（ブラケットポジションが1）

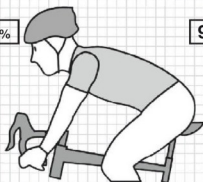
フォーム	空気抵抗
立ちこぎ	1.38
ハンドルのステム近くを握る	1.1
ブラケットポジション	1
下ハン（ヒジを伸ばして）	0.98
下ハン（ヒジを曲げる）	0.92
下ハン（バーの前を持つ）	0.8
ハンドルの上に伏せる	0.75
エアロバーを握る	0.75

下ハンでも、握る場所によって空気抵抗は大きく異なる

図3

下ハンを握る場所と空力

%は、ブラケットポジション時の空気抵抗に対する割合

80%

ハンドルの前の方を持つともっとも空気抵抗が減るが、前は見にくいし負担も大きい

92%

握る場所が同じでも、ヒジを曲げると上体が倒れ空気抵抗が減る

98%

ハンドルの下を持っても、ヒジが伸びていると上体が起き、空気抵抗はあまり減らない

エアロすぎるフォームは危険

ただしエアロバーは、競技の場合、単独またはチームで走るTT以外は禁止されている。その究極が禁止されたオブリースタイルだ。

速いのになぜ禁止かというと、操縦性が悪いからだ。ターンのときは、身体が動きにくく、視界も悪く、集団の中での俊敏な動きが難しく事故の元になる。

最も抵抗の少ないのは空飛ぶスーパーマンのような「スーパーマンスタイル」で、こいで下るより速い場合さえあるが、極めて危険なのは言うまでもない。マネは厳禁。

なお、空気抵抗は、前から見た面積が同じでも形状で変わるのだが、人間の空気抵抗はフォームによらず「円筒」と同程度で、ほぼ正面から見た面積に比例する（最初に書いたようにヘルメットやスネ毛でも変わるがその量は少ない）。

抜いていったヤツに追いつくには？

調子よくペースを上げて走っていたとする。およそ時速40㎞。息はギリギリ続きそうだ。このペースならたいていのロードバイクを追い抜ける。

しかし、ふと気づくと横にロードが並んでいる。自分と同じ程度に息が荒い。そして歩く人間と止まっている人間くらいの速度差で離されていくとする。後ろから見ると、機材も体形も装備も似たようなもんだ。

よし、もう少しがんばれば追いつけそうだから行くか……**という判断には大きな間違いがある。**

空気抵抗が速度の2乗に比例するから？ それもあるがまだ違う。普通に歩く速度は時速4㎞くらいだから、**時速40㎞と44㎞では速度は10%違い、空気抵抗は21%違う。さらにパワーは33%も違う。**

パワーが33%なら持続時間は3割減じゃないか？ それなら……というのも甘い。今の速度（時速40㎞）が有酸素運動強度だとして、それを3割超えると17分しか持たない。

追いつくために時速48㎞まで出すとするとパワーはじつに+78%必要で、脚は1分30秒で売り切れになる。要は、君を追い抜いて行った彼（もしかすると彼女？）とは、相当なチカラの差があるということだ。

図4

オブリースタイル

イギリスのグレアム・オブリーはこのスタイルで当時のアワーレコードを更新した。しかし、現在はこれほど腕を伸ばしたフォームは禁止されている。なお、ダウンヒルでのスーパーマンスタイルはまた異なり、両脚を後ろに伸ばすスタイルを指す

まあ、このくらいの差だったら「ある方法」で付いていくことができるんだが、その前にパワーの話をしよう。理屈はいらんから早くその「ある方法」とやらを語れという人は、次のちょっと上級者向けブロックは読み飛ばすべし。

（やや上級）「パワー」とは？

パワーは「W」で表す。「草」じゃないぞワットと読む。専門用語で「仕事率」という（「Power」にはほかの分野でいろんな意味があるがここでは物理学限定で）。現在あまり聞かないが、馬力とかHP（Hose Power）とかPS（ピーエス：Pferde Starke［フェアーデシュタルク：ドイツ語で馬のチカラ］）と言われていた。

パワーは力×速度で、意味するところは単位時間あたりのエネルギーだ。エネルギーには電気や熱などいろいろあるが、ここでは機械的エネルギーを指す。力の単位はNでニュートンと読む。Nは、1kgの質量を1秒間で秒速1mに加速させる力と定義されている。この力でモノを1m移動させるエネルギーが1J（ジュール）だ。で、このエネルギーを1秒間で出すとパワーが1Wとなる。

ついてきているだろうか？　これはギョーカイでの決め事だから覚えておこう。

で、ここからが大切だ。これからこれらの概念を自分の感覚に落とし込んでいこう。まず力。

1kgのダンベルを手に持つ力は9・8Nと中途半端な数字だ。**理由は、地球上では、すべてのモノが地球の中心に向かって1秒で秒速9・8mで加速しようとする「場」が働いているからだ。**1kgの重りを1秒間で秒速9・8mに加速する力だから1×9・8＝9・8Nになる。

この状態でダンベルを10m上に持ち上げると9・8×10＝98Jのエネルギーになる。これを1秒間で実行したとすると98／1＝98Wのパワーだ。いまはあまり見ないが100Wの白熱電球を点灯させる電力とほぼ同じだ。

10m持ち上げる動作を1秒で実行ってことは、秒速10mということだ。**ということは力9・8Nに速度である秒速10mをかけても同じことになる。**すこし前「パワーは力×速度」と書いたのはそういうことである。

なお、さっき書いた「加速しようとする場」とは重力のことだ。重力という言葉が曖昧な意味で使われているから迷わないように配慮したため。専門用語で重力加速度は9・81m／S²と表現し、これを1G（ジー）ともいう。

前走車を風よけにする

さて、時速40kmでギリギリで走っていて、時速44kmのライダーに抜き去られたときについて行ける方法を紹介しよう。

正解は、抜かれるときにガンバって加速して後ろにつくことだ。標準的なロードバイクでブラケットポジションの場合、時速40kmで走るのに必要なパワーは308W、時速44kmでは402Wだ。

ところが他人の後ろに張り付く私の実験（※1）では、**必要なパワーは68％ですんだ。**つまり必要パワーが402Wから273Wに減るから、ついていくことができる。

このときの車輪間隔は30cmだった。5人で走り、先頭に対する最後尾のライダーの必要パワーを計測した別の実験のデータを見ると、車輪間隔が30cmで47％、1mで52％、2mで63％のパワーですんでいる。

車輪間隔が30cmだとけっこう気を遣うが、2mならラクについて行けるはずだ。ホイール一本分で約70cmの間隔なのを覚えておくと距離の基準になるだろう。

パワーを節約できる理由は、単純に言えば前走車が風よけになるからだ。レーシングカーの後ろに付いた自転車の現在の世界記録は、時速296・009kmだ（2018, 9,16 Denise Mueller-Korenek）。

後ろに付かれるとラクに

集団で走るロードレースでは、風よけが駆け引きの最重要要素になる。

おもしろいのは、後ろにつかれると前を走るライダーの負荷もち

*1：Bycycle Club 2007 APR No.265

図5 押しのけた空気の渦が抵抗を生む

押しのけられた空気は物体の後ろで渦を巻き、それが抵抗を生む

ょっと軽くなることだ。2人で走った場合、車輪間隔30㎝で先頭のパワーは93％に減った。なぜか？

じつは、空気とモノの表面に摩擦がなく、かつ、静かに移動すれば空気抵抗はゼロになる。空気を押しのけることには抵抗があるが、押しのけた空気がスムーズに元に戻るならば、その時は逆に空気に押されることになり、差し引きゼロになるからだ。

しかし実際は、**押しのけた空気は物体の後ろで渦を形成し、渦を形成するにはエネルギーが必要だからそのぶんが空気抵抗になる**（図5）。

だが、**2人で走ると先頭が作る渦の形成を後続が部分的に妨害することになるので、そのぶん抵抗が減るわけだ。**

同じ理由で、**5人の列車の場合、4番めのライダーの負荷が一番軽い。**列車の後ろほど空気抵抗を減らせるのだが、最後尾のライダーは後ろに渦の形成を妨害してくれる人がいないため、4番めよりも空気抵抗が増えるからだ。もし5人の列車で走るなら、最後尾じゃなく4番めを選ぼう。

空気抵抗を武器にする

パワーメーターの付いているバイクを持っているなら、どんなときにどういうふうに後ろにつけば効果的にパワーを節約できるか研究するといい。また、スピードコントロール技術が低いうちはパワーが激しく上下し、エネルギーロスとなるので安全面からも練習が必要だ。それから、**レースで人の後ろにつくときは状況に応じて「後ろついていいですか？」と声をかけるのも礼儀だ。**

また、横風があるときは風は斜めに当たる。風下は斜め後ろになり、そこが抵抗の少ない位置だ。だからレースの場合、集団で行きたいなら斜め後ろにつける位置取りをする。

逆に後ろをちぎりたい場合は、後ろの選手が斜め後ろにつきにくい位置取りをする。そんな選手の動きも見どころのひとつだ。

形状と空気抵抗

走り方はさておき、自転車やパーツを吟味するときに、どんな形が抵抗が少ないかの感覚はもつべきだと思う。

まず、円筒と流線形では空気抵抗が圧倒的に違う。円筒形のパーツというと、デカイところでフレームやハンドル、タイヤ＋リム、細かいところではケーブルのアウターやスポークなどがそうだ。これはもう、空気の渦ができないように後ろを細くするのに尽きる。

ロードバイクのフレームの場合、競技ルールによって形状が制限されていたので図7の一番下のような形状が使われていた。これは形状の制限の下ではベストに近い空気の流れが得られる形だ（現在は縦横比の規制は撤廃されている）。

図7の一番上のように、流線形のまわりの空気の流れはスムーズで抵抗が少ない。ところが、中途半端な形状だとあるところで空気がガバっと剥離して渦を巻き、大きな抵抗が生まれる。流線形にできない場合は、エッジによって流れをさっさと剥離させてしまえば、弱い渦は生じるものの抵抗は円筒形よりずっと少ない。このアイデアは自動車にも使われていて、たとえばトヨタ・プリウスの後方のエッジがそれだ。

さて、来月は空気抵抗のさらにディープなお話をお伝えする。

図6 一番楽な場所はどこ？

風よけの効果は後ろにいくほど大きい。しかし、最後尾のライダーは押しのけた空気の渦による抵抗を受ける。したがって、前から4人めが一番楽な位置だ

まとめ

❶ **抵抗の大部分は空気抵抗**	自転車の走行抵抗の大部分は空気抵抗。時速30㎞でも、抵抗の8割以上は空気抵抗だ。したがって、速く走るためには空気抵抗を減らす工夫が欠かせない
❷ **時間を基準にすると、遅いライダーのほうが空気抵抗の影響が大きい**	速度ではなく、目標へ到達するまでに必要な時間と空気抵抗の関係を見ると、じつは遅いライダーのほうが空気抵抗の影響を多く受ける。到着までの所要時間が長いためだ
❸ **トレインで一番ラクなのは最後尾じゃない！**	押しのけた空気がライダーの後ろで作る渦が空気抵抗を生む。したがって、トレインでは最後尾よりもその一人前のほうが楽だ

Bicycles, Parts, Accessories & Maintenance

SEO CYCLE

セオサイクル　検索

できるかい、笑顔！

セオサイクル 吉祥寺店
宮本　亮太

サイクル＆パーツ、アクセサリー＆メンテナンス
セオサイクル　BICYCLE SEO

あなたの街の自転車テクニカルショップ **SEO CYCLE**

お店の詳しい情報は、QRコードでご確認ください!

埼玉県 BICYCLE SEO 上尾east店

バイシクルセオ上尾イースト店はスポーツバイクの専門店です。クロスバイクからロードバイク、各種パーツを取扱いしています。スポーツバイクのことなら何でもお気軽にご相談ください!

毎週土曜日に各種講習会も実施中です!詳しくはHPで!

HP http://www.seocycle-ageo.com/
https://www.facebook.com/seocycleageoeast/

埼玉県上尾市宮本町14-17
TEL.048-729-5789

埼玉県 BICYCLE SEO 川口店

駐車場あります!
新店舗で元気に営業中!!

埼玉県川口市朝日2-11-1
TEL.048-287-8298

埼玉県 BICYCLE SEO 大宮店

ビギナーもマニアックな方も大歓迎!

バッチリ整備!
サイクリング、講習会あります!

埼玉県さいたま市大宮区宮町2-81 1F
TEL.048-658-2666

埼玉県 セオサイクル 上尾店

https://www.facebook.com/seocycleageo/
http://www.seocycle-ageo.com/

上尾店は自転車全般(幼児車、一般車からスポーツバイクまで)を幅広く取扱いするお店です。
豊富なメンテナンスメニュー、また部品・アクセサリー等も充実しています。
お気軽にお越しください。

埼玉県上尾市春日2-12-4
TEL.048-772-9161

埼玉県 セオサイクル 志木店

取り扱いメーカー
一般自転車、電動自転車、子供用自転車、スポーツ車など幅広くご用意しています!
GIANT GIOS FELT SURLY Bianchi HARO MONGOOSE etc…

埼玉県新座市東北2-27-18
〈水曜定休〉
TEL.048-471-2828

埼玉県 セオサイクル 八潮店

http://www.seocycle-yashio.com

埼玉県八潮市南後谷5-1
〈水曜定休〉
TEL.048-931-6331

神奈川県 セオサイクル 南林間店

スポーツバイクライフをサポートいたします!

神奈川県大和市南林間1-2-14
TEL.046-273-0282

神奈川県 BICYCLE SEO トレッサ横浜店

ロードバイク・クロスバイクをメインに初心者の方から選びやすいように揃えております。
お気軽にお越しください。

神奈川県横浜市港北区師岡町700番地
トレッサ横浜 南棟1F
TEL.045-534-2394

埼玉県 セオサイクル 春日部店

外から見ると一般車のお店…でも店内は!

営業時間/AM10:30〜PM7:30(水曜定休)

埼玉県春日部市粕壁4613-2
TEL.048-763-9303

社員募集!

- 自転車の好きな人
- 人と接するのが好きな人
- 将来、独立してお店を持ちたい人
- 高卒以上
- 要普通免許(オートマ免許不可)
- 社会保険完備

お問い合わせ/船橋店 柏倉まで
☎047-431-1188(代)

※応募書類は返却致しませんので予めご了承ください。

山口県 セオサイクル 山口店

セオサイクル山口 検索

YCAM近く、NTT山口さんの斜め向かいです

「ロード・クロスバイク・MTBなど幅広く対応しております」

山口県山口市泉都町7-7
TEL.083-929-3707

宮城県 セオサイクル 仙台宮城野店

自転車を 楽しく 楽に 速く 美しく
乗って頂けるように丁寧にサポート致します。
元プロ選手による乗り方、フィッティングの相談も承ります!

東北を自転車で元気に!!

取り扱いメーカー
DE ROSA SPECIALIZED TREK ANCHOR COLNAGO etc…

宮城県仙台市宮城野区銀杏町39-9
TEL.022-231-6711

サイクル&パーツ、アクセサリー&メンテナンス
セオサイクル BICYCLE SEO

世界の工具店
ASTRO PRODUCTS
・アストロ プロダクツ・
http://www.astro-p.co.jp
商品の詳細は店頭またはお電話でお気軽にお問い合わせください。尚、ホームページでもご覧いただけます。
お薦め!!
NEW
■AP マグネット ペーパーホルダー ブラック 2003-9330
ロール状のペーパーやティッシュボックスを、キャビネットやワゴンの側面に取り付けることができるホルダーです。
¥1,200
ガレージアイテム
■AP マグネット 缶ケージ 2003-9194 ¥950
使用例
■AP コンパクト ツールキャビネット 5段 2003-6148 ¥19,800
■AP ミニキャビネット 5段 レッド RC912 2003-9125 ¥21,800
■AP メタルボックス M DE MB924 ¥2,480 OD MB926 ¥2,480
■AP メタルボックス L DE MB925 ¥2,980 OD MB927 ¥2,980
■AP プラスチック ボックス XL ダークアース BX895 ¥2,800 オリーブドラブ BX896 ¥2,800
■AP ツールワゴン 4段 引出付 2003-5456 ¥29,000
ハンドツール&便利アイテム
■AP ラチェット コンビネーションレンチ 8mm ¥880 ～ 19mm ¥1,400
■AP フレックスラチェット コンビネーションレンチ 8mm ¥1,250 ～ 19mm ¥1,860
■AP コンパクトツールセット (56点組) TS198 2012-1985 ¥9,800
■AP 差替式スタビー ドライバー PH2 SL6 2002-33512 ¥380
■AP ソケット用 マグネット キャッチャー (10個組) 2002-32697 ¥880
■AP ツールセット (48点組) TS197 2012-1978 ¥9,800
■AP 1/4DR プリセット型トルクレンチ TQ970 2001-9701 ¥6,800
■AP ビット セット (100個入) 2002-32409 ¥2,400
■AP ワイヤー カッター 2007-12819 ¥1,280
■AP クッションシート カラー：赤・黒・青 各色 ¥680
■AP 2PC ネイルブラシ 2007-10129 ¥220
■BNI メリヤスウエス 縫い合わせ 1kg 4573449460019 ¥540
■AP & Linda GZ01 ブレーキ&パーツ クリーナー 840ml 4979782045867 ¥280
■AP ドアオープナー キーホルダー 2032-6636 ¥250
■AP シリコン コインケース ブラック 2032-5455 ¥250
■AP iPhone スマホ兼用 防水ケース 指紋認証対応 2016-9767 ¥480
自転車専用ツール
■AP フリーホイール スプロケットホールドレンチ 11S 2007-13694 ¥1,580
■AP フリーホイール スプロケットホールドレンチ 9S 2007-13687 ¥1,400
■AP バイシクル チェーン フックツール 2007-14134 ¥350
■AP チェーン スクラバー 2007-13069 ¥1,780
■AP ボトル ケージ カラー：ブラック・レッド・ホワイト 各 ¥450
■AP ボトム ブラケットツール 2007-13670 ¥1,380
■AP ホローテックII用 ボトムブラケットレンチ 2007-13137 ¥980
■AP コッタレス クランクリムーバー 2007-10150 ¥680
■AP カートリッジ BBツール 2007-10006 ¥790
■AP フリーホイール リムーバー 2007-10143 ¥560
■AP ライザーブロック 2016-7176 ¥1,100
■AP バイシクル ヘッドスパナ 32x36MM 2007-14141 ¥980
■AP ペダルレンチ PW418 2007-14189 ¥1,280
■AP 2PC 変速インナーワイヤー φ1.1 2026-8752 ¥420
■AP ブレーキ インナー ワイヤー φ1.5mm (2本組) 2026-8745 ¥450
■AP ワイヤー エンドキャップ セット 2.3mm (100個入) 2026-8738 ¥760
■AP 2PC バルブ変換アダプター 2007-10273 ¥330
■AP バイシクル フロアポンプ ゲージ付 2016-7473 ¥1,980
■AP マルチユース ブランケット メタル 2016-5790 ¥1,200
■AP マルチユース ブランケット カモ 2016-5783 ¥1,200
■AP バイシクルメンテナンス マット BM782 2003-7824 ¥1,680
ディスプレイ&メンテナンススタンド
■AP バイシクル ホルダー 2003-2393 ¥9,800
■AP バイシクル リアスタンド 2003-7435 ¥1,980
■AP バイシクル リアスタンド ディスク ブレーキ用 2003-7442 ¥1,980
■AP バイシクルメンテナンススタンド BM719 2003-7190 ¥6,800
■AP バイシクル アルミ メンテナンス スタンド BM720 2003-7206 ¥12,800
■AP バイシクル メンテナンス スタンド BM721 2003-7213 ¥7,200
■AP バイシクル ディスプレイ スタンド 2003-3673 ¥1,050
■AP ユニバーサル バイシクル ディスプレイ スタンド 2003-3956 ¥1,950
詳しくはHPまで!!
※価格及び仕様は予告なく変更する場合がございます。ご了承ください。
180店舗達成!! 続々 NEW OPEN!
10/23 OPEN! 千葉みなと店 〒261-0002 千葉県千葉市美浜区新港170-1 ロイヤルホームセンター内 ☎043-441-5769
8/7 OPEN! 神栖店 〒314-0144 茨城県神栖市大野原3-9-35 ☎0299-94-7748
7/17 OPEN! 戸田公園店 〒335-0015 埼玉県戸田市川岸3丁目1番7号 ロイヤルホームセンター戸田公園店 2F ☎048-299-9958
公式オンラインショップHPがリニューアル!!
amazonでもお買い物できます!! ぜひご利用ください。
全国通販 0120-27-3459
FAX 048-501-7708
048-501-7704
カスタマーサービス ☎048-501-7873
お得な情報が満載!! 詳細は今すぐ検索!!
アストロプロダクツ
通信販売でご購入の場合 3,000円(税込)以上お買い上げで全国送料無料!!
アストロ会員募集中!! Webも!! 店舗も!! ポイントが共通で使えるようになりました!! 詳しくは店頭またはWEBへ!! こちらから今すぐ登録!!
商品や店舗検索がしやすくアストロがより身近に!!
<アストロプロダクツ 全国店舗>

創業121周年！九州を中心にスポーツバイクのLifeスタイルをご提案させていただきます。上田グループ各店舗をこれからもよろしくお願い致します。

2020年モデル20%OFF～
（対象商品お問い合わせください）

2021年モデル展示中

BIKE／2019年モデル 30%OFFから
冬物ウェア／20%～80%OFF
シューズ／20%～50%OFF
ホイール／2019年モデル 30%OFFから

ガチVS

FUKUOKA EAST SHOP

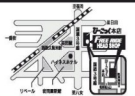
TEL 092-942-7889

営業時間/
11:00～20:00
水曜定休
〒811-3118
福岡県古賀市新久保1丁目6-30

在庫台数200台

HEAD SHOP

TEL 0942-32-0708

営業時間/
10:00～19:00
年中無休
〒830-0034
福岡県久留米市大手町1-6

パーツ、アクセサリー、ウェア、その他が充実

■ ロードバイク・クロスバイク・マウンテンバイク・フォールディングバイク・総台数200台展示！

www.freeride-jp.com

Long Ride
久留米山川本店に
最大級の品揃え！

ウィンターセール 20%OFF～

2021年モデル展示中

久留米山川本店

TEL 0942-43-3118
営業時間／10:00～19:00 定休日なし
〒839-0813
福岡県久留米市山川市ノ上町9-26

感謝祭SALE 開催中

ぴっとはお客様を全力でサポートいたします！

刈谷店

http://www.cycle-pit.com

2021年モデル予約受付中

SPECIALIZED AETHOS

愛知県刈谷市高須町1丁目6番地10
☎(0566) 25-7090　FAX (0566) 25-7098
AM9:00～PM8:00
毎週水曜日・第3火曜日定休

岡崎店

http://www.pit-inoue.com

試乗車あります

SPECIALIZED TARMAC SL7
SPECIALIZED TURBO LEVO SL

愛知県岡崎市緑丘2丁目1番地4
☎(0564) 55-5606　FAX (0564) 55-5696
AM8:30～PM8:00
毎週水曜日・第3火曜日定休

PINARELLO　COLNAGO　DE ROSA　RIDLEY　GIOS　SPECIALIZED　FELT　Wilier
Bianchi　KUOTA　RALEIGH　GIANT　corratec　cannondale　SCOTT　LAPIERRE
FOCUS　EDDY MERCKX　ANCHOR　Panasonic　GUSTO　cervélo　PENNAROLA　…etc

---

当店のe-BIKE ベストセレクト！ 試乗できます。

FANTIC e-bike
XF1 integra 160/E-BIKE

イタリアのファンティック・モーター社が製造・販売する全く新しい電動アシスト型MTB

TREK
E-Bikes•E-MTB Rail 9.7

下りも思い切り楽しめ、上りではアシストが大活躍。Mino Linkにより、自由にジオメトリーの変更が可能

GIANT
FATHOM E+ PRO

MTBトレイルライドはもちろんのこと、無理のないライディングポジションと太いタイヤのエアボリュームがサイクリングでも快適な走りを実現

facebookでチェック！
アクオードウェブサイト　アクオード　検索
www.acquoso.com

〒545-0034 大阪府大阪市阿倍野区阿倍野元町4-14
TEL:06-6625-0460 FAX:06-6625-0470
営業時間:10:00～19:30(月、木、金、土) 9:00～18:00(日、火、祝) 定休日:水曜日

HP
アメブロ
アクセス ○大阪市営地下鉄 御堂筋線 昭和町駅より徒歩8分 ○阪堺電車 東天下茶屋駅より徒歩1分

BiCYCLE CLUB

SHOP GUIDE

全国エリアショップガイド

BiCYCLE CLUBがオススメする全国のショップをご紹介！

東海・近畿・中国・四国・九州

愛知県	大阪府
兵庫県	岡山県
香川県	福岡県

シナノ
●毎週日曜日 サイクリング
（問：シナノ 087-821-6025）

FREERIDE
●第1、3土日曜、第2、4日曜、週末RIDE
（問：FREERIDE 092-942-7889）

東北・関東

宮城県	福島県
千葉県	東京都

●毎週日曜 午前走行会
（問：Beeサイクル 043-231-5960）

for tasty life
枻出版社
からのお知らせ

好評
発売中
1100円+税

バイシクルクラブ ベストセレクション Vol.1

BiCYCLE CLUB

www.bicycleclub.jp

エイムック4694

バイシクルクラブ
6カ月分を
厳選ダイジェスト!

BEST SELECTION

ロードバイクをもっと楽しもう!

VOL 1

no.420 自転車乗りの身体メンテ術
no.421 ラクになる呼吸テクニック
no.422 行くぞ!日帰りソロチャレンジ
no.423 自転車インドアスタイル
no.424 自転車で超効率ダイエット
no.425 獲得標高チャレンジ!

ダイジェスト版ムックがシリーズ化!

毎回大好評のバイシクルクラブ厳選ダイジェスト版ムック。ついにシリーズ化が決定し、今回がその第一弾という扱いになります。2020年4月号から9月号までの巻頭特集を中心に、人気のあった企画ばかりを集めた超お得な一冊となっています。インドアサイクリングやソロでのチャレンジライドなど、ウィズコロナ時代に即した企画や、自転車でやせる方法、ミドルエイジに向けた体のメンテナンス術など、いま気になるコンテンツがギッシリ! さらにはディスクブレーキ対応最新ホイール、チューブレスタイヤの比較チェックなど、アイテム購入決断企画も充実。これを読んで、ロードバイクをもっともっと楽しもう!

全国書店・ネット書店にてお買い求め下さい。
最新号の情報や関連ムックの購入は、右記のサイトからどうぞ。

詳しくはWEBで
エイ出版社

クロスバイクからママチャリまで
レストア術を網羅!

自転車のサビ落としをはじめとする再生に特化したノウハウ本。各部のサビ落としをメインに、サビて使えなくなったチェーンや経年でダメになったパーツの交換、そして抜けなくなったサドルやハンドルの対策など、自分でできる自転車再生の方法をわかりやすく解説。クロスバイクから、ミニベロ、古いロードバイク、ママチャリまで乗らずに放置されていた自転車を再生するノウハウがわかる!

バイシクルクラブのバックナンバー

ライディングテクニックやインプレッション、旅のハウツーまで
毎月さまざまな特集をお届けしています!

2020年12月号 909円+税

- ちょいキツトレーニング
- 2021モデル続々登場!
- 女子高生♡ライダー図鑑

2020年11月号 909円+税

- 巡航スピード向上計画
- 「裏房総」コースガイド
- 私の自転車飯レシピ

2020年10月号 909円+税

- ロングライドマイペース快走術
- ロードバイクツーリングノウハウ対決
- 奥多摩周遊ロード

2020年9月号 909円+税

- 獲得標高チャレンジ
- 行くぞソロキャンピング
- チューブレスタイヤ買うならコレ!

2020年8月号 909円+税

- 自転車で超効率ダイエット
- セーフティーライドテクニック
- クロスバイク再生術

2020年7月号 1000円+税

- 自転車インドアスタイル
- おうちでDIY&メンテナンス
- 最新ディスクブレーキホイールテスト

2020年6月号 909円+税

- 日帰りソロチャレンジ
- 上り坂克服の4大ポイント
- サビたバイクのリフレッシュ術

2020年5月号 909円+税

- ラクになる呼吸テクニック
- ロードバイク収納術
- 横須賀「戦跡」巡り

2020年4月号 909円+税

- 身体メンテ術
- 検証・スチールロード7モデル
- 素掘りトンネル巡り

2020年3月号 909円+税

- 体重を生かしたペダリング
- グラベルロードの世界
- JBR・しまなみ海道

2020年2月号 909円+税

- 冬に作る走れるカラダ
- バイクパッキング入門
- 新城幸也「勝つためのアドバイス」

店頭在庫のみ

2020年1月号 909円+税

- バーチャルライド完全ガイド
- 日本バイシクル・オブ・ザ・イヤー2020
- JBR・オホーツク感動の径

全国書店・ネット書店にてお買い求め下さい。

(JANUARY 2021)

バイシクルクラブ1月号　2020年11月20日発行・発売　第37巻456号　発行・発売（株）枻（エイ）出版社
東京都世田谷区玉川台2-13-2 〒158-0096　編集 Tel. 03-3708-3061　広告 Tel. 03-3708-6051　販売 Tel. 03-3708-5181
印刷会社／大日本印刷株式会社　

PUBLISHER
角　謙二

EDITOR IN CHIEF
岩田淳雄

ASSISTANT CHIEF EDITOR
山口博久

EDITORIAL STAFF
西山貴之
山﨑理恵
浜田幸紀

CREATIVE DIRECTOR
山田洋一

ART DIRECTOR
金　香美

DESIGNER
酒井亜紀波
五反田早織
石　朋実
加藤　優

DTP OPERATOR
佐藤円香

ADVERTISING STAFF
東　宏佑
高橋大典
田口俊子

SALES STAFF
近田耕太郎
手塚治郎
金沢里美
須永　剛

EDITORIAL DIRECTOR
中村淳一

2021年2月号は12月19日(土)発売！

••• FROM EDITORS •••

先日、ヤマハの新型電動アシストMTB試乗会に参加した。コロナ禍での試乗会ということで、屋外イベントながら受付での検温、手の消毒、マスク着用確認は当然、プレゼンテーションも席の間隔をあけての実施。驚いたのは試乗が終わるたびに、スタッフがバイクを消毒液で拭きあげていたこと(写真)。最近、「万全の完成症対策をしております」というお店でも、実際は入口にアルコールスプレーが置いてあるだけ、というところが多い。しかしさすがヤマハ発動機は大企業、しっかりしてるなあ。●日本バイシクル・オブ・ザ・イヤー2021の10ベストバイクが出そろった（P14～）。これが2021年モデルのベスト10だ。エアロ性能を向上させつつ、軽量化や剛性を犠牲にしない、総合性能で勝負するバイクが多いように思える。そんななか異彩を放つのが、今月の表紙にもなったスペシャライズド・Sワークスエートス。レース用ではない高性能バイク、しかも超軽量。エアロはカッコいいけど、やっぱり軽さは正義だよなあ、と思っていた俺たち世代の目をくぎ付けにする。次号のイヤーバイク発表が楽しみだ！（岩田）

ようやくサイクリングを軽く再開。転んではいけないので、ホントにゆっくり走るだけ。鈴木雷太さん、小口良平さん、MCアケさん、筧五郎さんをはじめとするジャパンアルプスサイクリングロード（JACR）のメンバーと長野を少し走らせていただいた。諏訪の有賀峠（あるがとうげ、ありがとうげではない）はきれいに紅葉していて感動！（山ちゃん）

ひさびさにランドナーで林道ツーリング。小田原から早川・石橋林道を抜けて箱根湯本へ。やっちまったのは、カメラの予備バッテリーを忘れてしまったこと。しかも、スタートの駅を1枚撮ったところで、電池残量レベルは1。ひさしぶりにキツいダートを上って苦しんで、道中はなんとかスマホで撮ってみたものの、レポートはボツとなった。　（西山）

全日本マウンテンバイク選手権2020。末政実緒選手もこのレースでプロ引退でした。4Xは日本人初のワールドカップメダリスト、DHIではアジア選手権8勝＆全日本選手権17連覇。XCOに転向し、プロとしてはすべてを「やりきった！」というすがすがしい笑顔でゴールに入ってきました。ほんとうに素敵な選手です。私が泣いてました。　（もち）

2020年の超変則的な欧州ロードレースシーズンがそれでもなんとか終了。正直に言うと最終ステージまでプロトンがたどりつけるかどうかも懐疑的だった……。しかしとくに3大ツールはどれもがスペクタルで見ごたえのあるレース展開になり、いちファンとして毎日ワクワクしていたのも事実。選手含め、大会関係者に心から感謝したい！　（浜田）

（バイシクルクラブWEB）
www.bicycleclub.jp

（バイシクルクラブtwitter）
https://twitter.com/bicycleclub_ei

（バイシクルクラブFacebook）
www.facebook.com/bicycleclub

（バイシクルクラブLINE）
http://line.me/R/ti/p/%40oa-bicycleclub

バイシクルクラブの次号を予約すると、半額になるキャンペーンを実施中！　3号連続で50%オフになるだけでなく、送料も無料に！今だけのチャンスなので、急いで申し込もう！

半額キャンペーン!

定価1000円なら ➡ 500円

今なら3号連続50%OFF送料無料!

BiCYCLE CLUB × Fujisan.co.jp 雑誌のオンライン書店

詳しくは ➡ チャリトク 検索

0120-223-223（24時間年中無休）

※お電話の際はクレジットカード情報、メールアドレスを御用意ください

注意事項　※定期購読の御契約はFujisann.co.jpとの契約となり、お申し込みはFujisan.co.jpの利用規約に準じます
※代金はクレジットカードでのお支払いになります　デジタル版は対象外です

問い合わせ先　雑誌のオンライン書店Fujisan.co.jp　カスタマーサポートhttp://fujisan.co.jp/cs またはcs@fujisan.co.jp

団長安田の
自転車大サーカス
JITENSHA ★ DAI CIRCUS

最新の
ウエアは
おもしろい！

ワイズロード川崎ウエア館
後藤悠介さん
ウエアの商品知識が豊富なことはもちろん、ライダー個人に合った的確なアドバイスをしてくれる。団長がいつも頼りにしている

カリスマスタッフに聞いた！
2020秋冬・団長好みのウエア＆アクセサリー

おもにホームトレーナーとズイフトを使って走っていた今シーズン。秋冬ウエアを買い損ねていたので、ワイズロード川崎ウエア館へ!!

TEXT：団長安田　PHOTO：後藤武久

ワイズロード川崎ウエア館
神奈川県川崎市川崎区砂子２丁目10-2
カワサキ・ミッドマークタワー 2F
TEL.044-400-7450
営／ 12:00～20:00
休／火（祝日除く）
http://ysroad.co.jp/kawasaki-wearkan

季節の変わりめにいかに快適にサイクリングできるか？は意外と重要です!! 冬は走り始めが暖かくても汗をかいて、結果、汗冷えをするパターンが多いです。とくに今年！ インドアトレーニングが多かったので、何を着たら正解なのかわかりません！

こんなときはワイズロード川崎ウエア館の後藤さんに聞こう!!

「今年もオススメしたいウエアはたくさんあります！ まずはカステリのアルファロス2ライトジャケットです。ゴア・インフィニウムという素材を使用していて、透湿性と耐水性に優れています。ウインドストッパーでもあり、十分に風を防いでくれると思います」と後藤さん。ゴワゴワしたくない！ 暖かさだけを追求しない！ 僕にはいいです!!

さらに使用頻度が高くなりそうなパールイズミ・キルトベスト、インドアトレーニング専用ウエアのカステリ・インサイダー、シチュエーションによって選べるグローブなど、いいアイテムを教えてもらいました。

毎年機能デザインが進化しているので見るだけでも楽しい!!

嫁の稟議をどうやってもとおすか考えなければ!!

注目のウエアベスト3!

1

カステリ・アルファロス2ライトジャケット

3万6000円（税抜）
◎サイズ：S～3XL　◎カラー：全5色
◎推奨温度：7～15℃

ゴアテックス・インフィニウムを使用した、透湿性と耐水性が高い薄手ジャケット。完全防水ではないものの肩には止水テープをほどこしてあり、小雨程度であればしのげる。軽量かつ保温性に優れたインナー生地が縫い込まれ、防風のアウター生地をあけることで汗を効果的に管理可能。雨が降ってもポケットに水がたまらない排水孔付き

3

パールイズミ・キルトベスト

1万5180円（税込）
◎サイズ：M～XL
◎カラー：全2色
◎推奨温度：10℃

「キルトと聞くと暑いと思う人が多いですが、コチラはちょうどいいワタの入り具合です」と後藤さん。機能だけではなく、カジュアルなので普段着にも使用でき、持っておきたい逸品

2

カステリ・インサイダー

1万2000円（税抜）
◎サイズ：S～3XL
◎カラー：全2色
◎推奨温度：20～40℃

最軽量、インドアトレーニング専用ジャージ。滝のように流れる汗をため込まないように吸汗速乾に特化。ビブショーツもあり、昨年よりも需要が急増。暑い日の屋外にも適している

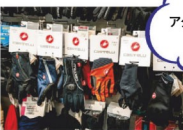
秋冬じゃないけど（笑）！

おもしろコラボジャージ！

アニメやゲームとコラボレーションするウェイブワンのサイクルジャージ。店内にあったのは月刊ムーとダダ！

極寒用からそろうゴアウエア

防水性、耐水性、吸湿速乾性に優れたゴアウエアのグローブ。指先の汗冷えを防ぎ、快適なライディングを助けてくれる

アクセサリーもほしい！

ラインナップが豊富なカステリ

とにかく豊富なラインナップを誇るカステリ。肌触りがよく、適度な防風機能もあるインナーグローブが後藤さんのオススメ

耳まで暖かいルコックスポルティフ

ルコックスポルティフのサーマルキャップ。ニット素材が耳を心地よく覆い、裏地に蓄熱素材を採用した帽子は保温性もバッチリ！

New Item 1

ただのスタンドじゃない！「バイクで室内を彩る」ならこのセット

RICCAL

サイクルシェルフ ワイド

4万7000円（税抜）※メーカー希望小売価格　※送料別
問：理研軽金属工業　www.rikenkeikinzoku.co.jp

●サイズ：W1000×D426×H1525㎜　●カラー：アルマイトブラック　●耐荷重：フック部、棚部それぞれ20kg

TEXT：浜田幸紀（本誌）　PHOTO：柏木ゆり

シンプルなデザインと高い収納力！

ふたつのフックの高さは上下に調節可能。ホリゾンタル、スローピングどちらのフレームでもかっこよくディスプレイできる。バイクの落下を防ぐ「落下防止ゴム」が付属し、先端に装着可能。フレームを固定する

変速調整や注油作業など、簡易的なメンテナンスはディスプレイしたまま行える。飾るだけでなく、愛車を正しく美しく保つことに貢献してくれるのがうれしい

目立ちすぎないブラックのアルミで仕上げている。背面のネットにはさまざまなアイテムが引っ掛けられる。平板のサイズはヘルメットを横置きできるくらいの幅だ

サイクルスタンドと一口に言ってもたくさんある。天井突っ張りタイプや壁にもたせかけるタイプ、前後輪どちらか（あるいは両輪）を載せるタイプなど……。近年、超効率的な軽量アルミサイクルスタンドを発売、ヒットさせたリッカルが作り出したのは自立式のシェルフ（＝棚）タイプだ。

材質には国内産の高強度なアルミを採用。ドライバーとアーレンキーだけで組み立てられるシンプルな設計ながら、ツヤ消しのアルマイトブラックでどんな部屋にも調和させやすい仕上がりだ。

フックがあるスタンド部分は、愛車を傷つけない設計のフックや、工具などを引っ掛けられるネットを配し、さらに自転車を載せたまま簡易的なメンテナンスもできるなど、多彩な機能をもつ。

棚部分には自分が好きな本や雑誌、ヘルメット、シューズなど多くの小物が載せられる。ときにはタブレットを置いてローラー台でバーチャルトレーニングを楽しむことも可能。左の棚がないバージョンとして「サイクルシェルフスリム（3万円）」も展開される。

TEST MEET New Item Impression

▼

TESTER

ハマダ

もとプロショップ店員の編集部員。ペダルやシートバッグの付け替えやシューズ、ヘルメットの変更をひんぱんに行うので、自転車まわりの荷物多め。それらをちゃんと収納しているか？と聞かれると黙り込む

▼

TESTER'S IMPRESSION

価格に見合う品質と飾ることへの満足感

安定感と使いやすさ、そしてインテリアとしての見栄えのよさ。これがサイクルシェルフを使う理由だ。細い木のようなつっぱり棒式スタンドにはない自立式の安定感は、そのまま作業性のよさや収納力の高さにつながっている。一見高く思える5万円弱の価格だが、あらためて他社の類似スタンドの価格と同サイズの棚の価格を合算すると4万円は軽く超えてくる。この1万円の価格差はさきほどの安定感、作業性、収納力で相殺されるだろう。シンプルながら高級感も合わせ持つので、愛しきマイバイクを飾るうえで、このサイクルシェルフは十分な満足感を与えてくれるはずだ。

転がり抵抗の低減と軽さに磨きをかけたレーシングタイヤ

MAXXIS

ハイロードSL

7500円（税抜）
問：マルイ　https://maxxis.jp

●規格：クリンチャー　●サイズ：700×25C、28C　●重量：170g（25C）、180g(28C)　●コンパウンド：ハイパーＳコンパウンド
●耐パンク仕様：K2プロテクション　●ケーシング：170TPI

TEXT：猪俣健一／管洋介　PHOTO：猪俣健一

タイヤの軽さを生かすにはチューブの選定も重要。テストには45gと軽量なフライウェイトを使用した

25Cで170gという驚異の軽さを実現したハイロードSL。ハイパーコンパウンドよりも12%転がり抵抗を軽減したハイパーＳコンパウンドを採用する

走行抵抗を12%軽減して走りも軽い！

TESTER

管洋介

競技歴24年のベテランライダーでフォトグラファー。長い選手歴でタイヤの進化をみずから体感してきた。軽いタイヤの魅力を感じつつ、それ以上に信頼性を重視するが、ハイロードSLは文句なく合格だ

TESTER'S IMPRESSION

路面をしっかりつかみ抜けもいい軽量タイヤ

170g（25C）と驚くほど軽量にもかかわらず、トルクを接地面へはっきりと伝えていく程よい剛性と、しなやかさを両立している。軽量タイヤにありがちな薄皮一枚のピーキーな感触は皆無だ。ダンシングやダッシュなどリズムに大幅な緩急がつく場面では、コシを感じるトラクション性能とともに、転がり抵抗を軽減させた「ハイパーＳコンパウンド」の抜けのよさがわかる。これによって安心感がありつつ軽やかな走りが可能だ。レースにおいては抜群のパフォーマンスで挑める決戦タイヤであることはもちろん、長距離ライドでもより速く走れて、かつ疲労も軽くできる強い味方となるタイヤだ。

イスラエル・スタートアップネイションにタイヤの供給を行うマキシス。先日のジロ・デ・イタリアではステージ優勝を達成するなど、優れた技術力でその活躍を足元から支えている。新たに登場したハイロードSLは、ロードレース用決戦タイヤとして170gの軽さを実現したハイエンドモデルだ。質量的な軽さのみならず、実際の走りの軽さを実現するためにハイパーSコンパウンドを採用。これは先にデビューしたレーシングタイヤのハイロードに採用されたハイパーコンパウンドをさらに進化させたものであり、グリップ性能を維持しつつも転がり抵抗を12%軽減した。

　また軽量タイヤの弱点としてつきまとうパンクのリスクも、マキシス独自の耐パンクベルト「K2プロテクション」を配置することで解消。170TPIケーシングにより快適性も高められ、レーシングクリンチャータイヤとして隙のない性能を誇っている。

タイヤのしなやかさを決定する要素となるケーシング密度は170TPIを採用。路面や走りに合わせて選択できる25Cと28Cをラインナップする

軽量化に伴い薄くなるトレッド面の強度を確保するため、溝は配置されずスリックパターンとなる。K2耐パンクベルトによりパンクのリスクも軽減した

イワタレッド

01 長時間スポーツ用のキャラメルだと!?

グリコ

パワープロダクション スポーツキャラメル

280円（一袋／税抜）
問：グリコお客様センター　TEL.0120-917-111

■内容量：76g（個別包装袋込み）／目安18粒入り　■成分：ビタミンB1配合、ミネラル配合、パラチノース配合　■エネルギー：310kcal（一袋74gあたり）

グリコといえばおもちゃ付きのキャラメルだ。俺の世代には思い出に残るお菓子、いや文化だった。そんなグリコのキャラメル、最近食べることもなくなったなー、と思っていたら、気になる新商品をブチかましてきた。なんとスポーツキャラメル。そういえば昔はサイクリングのとき、カロリーを絶えず補給するためにキャラメルをなめながら走ったもんだ。で、これフツーのキャラメルとどこが違うの？　聞けば長時間のスポーツ中に食べることを念頭に置いて開発したということで、かむと素早く食べられ、なめるとゆっくり溶ける。しかも糖として吸収されにくく、甘さ控えめのパラチノースや、鉄分やナトリウムなどのミネラルを凝縮配合しているという。さっそく食べてみる。ああ、懐かしいキャラメルの味だあ。かなり軟らかめで、口の中で溶けやすい。今度のライドのおともに決定。

個別包装で清潔なので、ジャージのバックポケットに何個か放り込んでおいて、気の向いたときに食べるのがいいんじゃないでしょうか

4粒で1日に必要な鉄分やビタミンB1が摂取できる。また唾液が出やすくなる成分も配合されていて、なめると口の中が潤う

計算するとこれは一粒17.2kcal。グリコ（キャラメル）は一粒16kcalらしいから、カロリーはあまり変わらない。その成分内容で勝負！だと思う。歯にくっつきやすいが潤い成分で大丈夫！

このコーナーは編集部員がBCレンジャーに変身し、それぞれ気になるアイテムをチェックしてみた愛と正義の記録である！

ILLUST：中村もみ

ニシヤマイエロー

02 新型シルバンを誰よりも早く試乗

MKS

シルバン ゴルディート

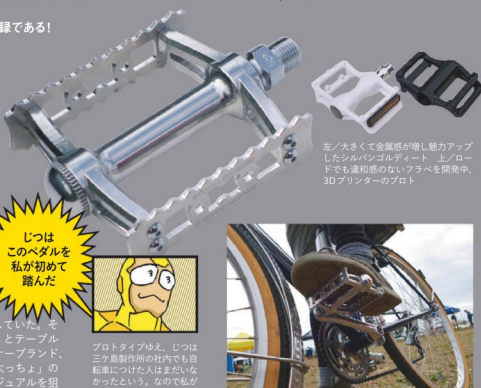
価格未定
問：三ケ島製作所　www.mkspedal.com

■素材：アルミ（ボディ&側板）、スチール（シャフト）　■重量：432g（ペア）

MKSのシルバンペダルといえば、スポーツ車ペダルの超定番。そのシルバンシリーズに新モデルが追加される。10月31日のイベント、バイク＆キャンプでは、三ケ島製作所も出展していた。その若き工業デザイナーとその晩BBQをして「新作がありますよ」とテーブルの下から出してきたのがこのペダルだ。米国のグラベル＆ランドナーブランド、クラストバイクの要望で開発されたという。ゴルディートとは「太っちょ」の意味だ。アメリカンな足でも踏める大きさが特徴、よりラフ＆カジュアルを狙っている。踏んでみると、広めの踏み面が足裏のつま先からかかとの後ろまで支えて、安定感があり意外なほど踏みやすい。定番の新たな進化、フラペ派にうれしい選択肢だ。発売は来年初旬を予定しているとか。

左／大きくて金属感が増し魅力アップしたシルバンゴルディート　上／ロードでも違和感のないフラペを開発中、3Dプリンターのプロト

じつはこのペダルを私が初めて踏んだ

プロトタイプゆえ、じつは三ケ島製作所の社内でも自転車につけた人はまだいなかったという。なので私がこのペダルを初体験したことになる。シルバンツーリングペダルで育った私としては栄誉なことだ

ランドナーに装着してみた。フラットペダルの安定感は踏み面の大きさがやはり影響大。踏みやすい。トークリップを使う場合は、1サイズ小さいものを選んでほうがいいだろう

ハマダグリーン

03 ドライな着心地がいい冬用アンダーウエア

パールイズミ

コンフォヒート ロングスリーブ

6500円（税抜）
問：パールイズミ　www.pearlizumi.co.jp

■素材：コンフォフィート
■サイズ：S、M、L、XL、3XL
■対応気温帯：5℃

冬になって本格的に寒くなってきた。寒いのが嫌いな浜田は、前面に防風素材を備えたモデルやコンプレッションが強いアンダーウエアはさほど好みではない。その点このコンフォヒートロングスリーブは、ほどよい「身体の包み具合」を実現。厚みは「中厚」で、肌への当たりは全体的に柔らかめ。腕部分はややピッタリフィットか。水分を吸収して発熱、熱を保温して持続させる素材「コンフォヒート」を採用し、吸汗速乾機能に優れる。とくに気に入った点は、朝寒いなか自転車通勤→身体があったまって汗をかく→暖房の効いたデスクに座る→そのまま業務→夜の帰路サイクリング、この一連の流れのなかで汗による不快感がほぼないことだ。5℃という比較的低い気温対応だが、ライド時以外の時間でも快適に過ごせるのがうれしい。

吸湿、発熱が持続する素材コンフォヒート。防風性はないが、その分やわらかく、さらりとした着心地を実現している。防風対策はアウタージャケットですませるのが浜田流だ

暖かくて
肌触りもいい
アンダーウエア

暑がりでもあり、寒がりでもあるハマダ。これまでどちらかというとアウターで防風や保温を調整してきたが、ベースであるインナーのほうが効果が高いことにいまさら気づき、このウエアを試してみた

モチピンク

04 エアロ性能を備えたオールラウンドヘルメット

ルディプロジェクト

スペクトラム

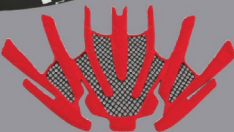
3万1000円（税抜）
問：ポディウム　www.podium.co.jp

■重量：230g（S）、260g（M）、300g（L）　■サイズ：S（51～55㎝）、M（55～59㎝）、L（59～62㎝）　■カラー：チタニウムステルス、ホワイトブラック、レッドブラック、イエローフルオブラック、シフィックブルーブラック、ブロンズブラック

UCIワールドチーム、バーレーン・マクラーレンが使用していて、新城幸也選手も被っているモデル。エアロ性能、安全性、通気性能はチームが証明済みだ。大きな特徴はエアロ形状でありながら、通気性がいいということだが、個人的にはフィット感のよさが印象的！　アジャスターであるRSR 10Mは比較的柔らかい素材のため、頭のサイズが52㎝の私でも、締めていくと心地よく頭にフィットしていく。締めていっても形状は真円に近い卵形なので、多くのライダーに合うと思う。ストラップにはシンプルで軽量なバックルが採用され、調整しやすく、調整後はズレない。カラーラインナップも豊富で、パシフィックブルーブラックやブロンズブラックはカジュアルラインのウエアにもよく合う！

虫の侵入を防ぐネット付きパッド「バグストップ」。シェルに沿う形状のパッドが5枚1組となっている「フリーパッド」も付属している。いずれも2500円（税抜）で別売りもされている

プロユース
だけど
カジュアルに
使える！

週末、子どもと自転車で遊ぶと3人ぶんのウエア、ヘルメットのパッド、自転車を洗うことになる。ヘルメットの一体型インナーパッド、スナップが付いていてペアになるグローブなどは意外と重要だ

BICYCLE CLUB PICK UP

New PRODUCTS

[今月の新製品]

TEXT：浜田幸紀（本誌）

英国 チャンピオン カラー

PINARELLO

問：ピナレロジャパン　www.pinarello.jp

ドグマ F12

78万円（フレームセット／税抜）

チーム・イネオス・グレナディアスのベン・スィフトが駆る、ホワイトにブルーとレッドのグラフィックがあしらわれたスペシャルカラー「2020英国ナショナルチャンピオン」。同カラーはF12ディスクや、F12 Xライト、F12X ライトディスクにも設定される。

●フレーム：カーボン　●フォーク：カーボン　●サイズ：42SL、44SL、46.5SL、47SL、50、51.5、53、54、55、56、57.5、59.5、62　●カラー：A628／ブリティッシュチャンピオン2020　●2021年1月中旬より順次デリバリー開始

CANNONDALE

問：キャノンデール・ジャパン　www.cannondale.co.jp

スーパーX 2

35万2000円（完成車／税込）

主流の1×11を搭載したシクロクロスバイク。アシンメトリックインテグレーションが生み出すスーパーショートチェーンステーと、40㎜幅のタイヤまで装着可能なクリアランスは、粘土質の多い日本のレースシーンにおいて威力を発揮する。セーブマイクロサスペンションで振動吸収性も高い。

●フレーム：カーボン　●コンポ：シマノ・105 & GRX　●ホイール：オリジナル・CX100ディスクTR　●サイズ：46、51、54　●カラー：ハイライター

日本の CXシーンにも 最適

FELT

問：ライトウェイプロダクツジャパン
www.riteway-jp.com

VRアドバンスド アルテグラDI2

59万8000円（完成車／税抜）

長距離を走るサイクリスト向けのコンフォートロードバイク。すべてのモデルにディスクブレーキを採用している。電動変速システムのアルテグラDI2モデルが新たにラインナップに加わった。

●フレーム：カーボン　●コンポ：シマノ・アルテグラDI2　●サイズ：510、540　●カラー：コーラルミッドナイトフェード　●12月頃入荷予定

マルチ
パーパスな
ホイール

BOMA

問：ASKトレーディング
www.boma.jp

TH-W35TLD チューブレスレディ

15万3000円（前後セット／税抜）

ロード、グラベル、シクロクロスなどさまざまなシーンで活躍できるディスクブレーキ対応チューブレスレディホイール。乗り心地のよさと高い剛性を両立。ハブをセンターロックにしスポーク数も最適化することで、軽量化を実現している。

●リム：カーボン　●対応タイヤ：チューブレスレディ　●リム高：35㎜　●重量:1480g（前後セット）

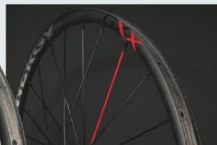
SPINERGY

問：インターマックス　www.intermax.co.jp

スピナジーGXX カーボン PBO ディスク

9万2000円（フロント／税抜）
10万6000円（リア／税抜）

グラベルに最適なホイール。カーボンリム内に発砲フォームが充填され、水や砂、泥などの侵入を防ぎつつ強度を向上。特徴であるPBOスポークで衝撃を吸収し、スムーズな乗り心地を実現する。

●対応ブレーキ：ディスクブレーキ　●リム：カーボン　●スポーク数：24本　●対応タイヤ：チューブレスレディ　●対応タイヤ幅：40～57㎜　●リム高：26㎜　●リム内幅：24㎜　●重量：1590g（前後セット）

NOVATEC

問：アクションスポーツ
www.actionsports.co.jp

ジェットフライ

4万3560円（税抜）

ノバテックアルミホイールのフルリニューアルモデル。6069アルミを採用したアルミリムと日本製のベアリング、軽量ダブルバテッドスポークでエントリーモデルながらトレーニングからレースまで幅広く対応。

●対応ブレーキ：リムブレーキ　●リム：アルミ　●対応タイヤ：チューブレスレディ、クリンチャー　●リム高：31.8㎜　●リム幅：25㎜　●重量：1745g（前後セット）

PROLOGO

問：インターマックス　www.intermax.co.jp

スクラッチ M5 パス

1万5500円（税抜）

人気のサドルに数量限定の日本限定カラーが登場。スクラッチの座面形状をベースに、ノーズを3㎝短くして横幅を広げたショートノーズサドル。座面クッションは5つのセクションに分けられ、それぞれが個別に機能することで快適な座り心地を実現。

●レール素材：ティロックス　●サイズ：250×140㎜　●カラー：ハードグレーシルバー、ハードブラックレッド、ハードブラックイエロー、ハードブラックオレンジ、ハードブラックグリーン

SHIMANO

問：シマノ自転車お客様相談窓口
TEL.0570-031961　https://bike.shimano.com

Sファイア RC9

4万2000円（税抜）

ロードコンペティションカテゴリーのフラッグシップモデルに限定のカラー「レッド」が追加。フィット感や履き心地に優れつつ、パワー伝達を最大限に引き上げる高い機能性を発揮。ラスト（木型）もアップデートされている

●ソール素材：カーボンファイバーコンポジット　●サイズ：39-44（ワイドタイプあり、39-43ハーフサイズあり）●カラー：レッド（限定カラー）　●重量：240g（サイズ42）

TIFOSI OPTICS

問：インターテック
www.intertecinc.co.jp

ツァリ

8900～9900円（税抜）

人気のフレームレスタイプの新作。軽量なフレーム、ズレにくいノーズ＆イヤーパッド、キズに強いレンズを組み合わせ、ゆがみのない視界を確保。エッジの効いたフラットな2Dカーブレンズがクールな印象をかもし出す。

●レンズ素材：ポリカーボネイト　●カラー：4種類のフレームカラー＆レンズの組み合わせ　●重量：29g　●各カラーモデルのレンズ3枚付属

SUPACAZ

問：インターマックス
www.intermax.co.jp

カゼ

4万2500～4万4800円（税抜）
※カラーにより異なる

最高のパフォーマンスと個性的なカラーを示すサイクリングシューズ。最先端のボアフィットシステムを採用するほか、多くのの技術革新を施した。メッシュアッパーと裏側のソールによって効率よく空気を換気するシステムもそのひとつ。

●対応：ロードビンディング　●ソール素材：カーボン　●サイズ：39、39.5、40、41.5、42、42.5、43、44　●カラー：オイルスリックリフレクティブ、ホログラム、ホワイトホロ、ブラックホロ　●重量：259g（42）
●2021年春頃発売予定

究極のスタイルを示したシューズ

FI'ZI:K

問：カワシマサイクルサプライ
www.riogrande.co.jp

ベント インフィニート ニット カーボン2

4万3000円（税抜）

新しいR2アウトソールを採用したニットアッパーの最上級ロードシューズ。効率的パワー伝達と重量減を実現するカーボンレイアップに進化。インフィニートアーチサポートの構成はボアフィットシステムと組み合わされ、非常に細かな調整まで可能。

●アッパー素材：ニット　●ソール素材：カーボン　●サイズ：36、37～44（ハーフあり）、45　●カラー：ブラック／ブラック、コーラル／ブラック　●重量：225g（片足）

ニットアッパーのフラッグシップ

GORE WEAR

操作性と保湿性に優れたグローブ

問：ピーアールインターナショナル
www.g-style.ne.jp

ゴアテックス インフィニアム サーモ スプリットグローブ

1万1000円（税抜）

優れた防風性と高い透湿性をもった最新グローブ。人指し指と他の指が分かれるスプリットデザインで操作性にも優れる。快適性、安全性を確保し、真冬のサイクリングに最適。

●サイズ：XS、S、M、L、XL、XXL、XXXL　●カラー：ブラック、ブラック／ネオンイエロー　●タッチスクリーン対応

SANTINI

エロイカのヴィンテージ感を演出

問：バイク・フォワード
https://santini.bikeforward.co.jp

エロイカ公式コレクション シエロ SSジャージ

7500円（税込）

世界最大のヴィンテージバイクのライドイベント「エロイカ」。その公式パートナーを務めるサンティーニより、本場イタリア製の記念ウエアが発売。右袖にはエンブレムがあしらわれる。

●サイズ：XS、S、M

RERIC

ふだん使いできる「レリックプラス」

問：イノセントデザインワークス
https://reric.jp

サーマルLSジャージ

1万500円（税抜）

乗車姿勢に合わせた立体裁断を採用したジャージ。胸のパッチポケットには止水ファスナーを採用し、3口のバックポケットも備える。通勤や街乗りといった「日常のサイクリングを愉しむ」ためのウエア。

●サイズ：M、L、XL　●カラー：グレー、ボルドー、ネイビー

大人気の携帯バックパックが再入荷！

BiCYCLE CLUBの会員システム

Team BC

バイシクルクラブの会員システム「チームBC」。
スマホから気軽に登録できて、オリジナルグッズの購入ができるなど、
特典いっぱいのシステムだ。いますぐクリックして入会しよう！

入会でオリジナルグッズが買える！

エコバッグとしても最適！

1 BiCYCLE CLUB 携帯バックパック

定価1200円（税抜）
サイズ：縦30㎝×横21㎝×奥行12㎝
カラー：ブラック×イエロー
使用素材：ポリエステル

便利さで大好評の携帯バックパックが再入荷。たたむと13㎝×20㎝×1㎝というコンパクトなポーチ状に収納できる。広げてバックパックにしたときには、そこがファスナー式のポケットとして使える便利グッズ。ジャージのバックポケットに入れておけば、荷物が増えても大丈夫だ

約7・5ℓの容量。柔らかい素材なので、入れるモノに対応してフレキシブルに変形する。軽量仕様のため背中にパッドなどは入っていない

長さが調節できる仕様で、身長の高い人から低い人まで幅広く対応。走るときは背中にぴったり密着させられるのがうれしい

バックパックのトップ部には丈夫なナイロンベルト製のハンドルがついているため、手でぶら下げて運ぶこともできる

背負うとこんな感じ。モデル身長181㎝。サイクルショップでの買い物や、ツーリング先でのお土産購入などに十分な容量だ

3
アデクト
4万5000円（税抜）

ケース：ステンレス製 44㎜　ケース厚：13.2㎜　重量：126g　防水性：10気圧防水　ムーブメント：クォーツ　針：真鍮PNPメッキ＋ホワイト蓄光　ガラス：フラットサファイヤ　ベルト：ラバー　ベルト幅：時計幅24㎜　バックル幅20㎜　バックル：ダブルプッシュ式バタフライバックル　製造：日本製　製品保証：2年

ブラック／グレー

ビッグロゴTシャツ
3000円（税抜）
サイズ：M、L
カラー：ホワイト／グレー、ブラック／グレー
使用素材：ポリジン加工ポリエステル100%

ホワイト／グレー

ロードバイクTシャツ
3000円（税抜）
サイズ：M、L　カラー：ホワイト／グレー、ホワイト／ネイビー
ブラック／グレー、ブラック／ホワイト
使用素材：ポリジン加工ポリエステル100%

2
BCオリジナルTシャツ
バイシクルクラブのドライTシャツが登場！　吸汗速乾に優れたハニカムメッシュのポリエステル素材なので、汗をかいてもすぐに乾いて、さらっとした着心地。またポリジン加工でニオイも気にならない！　モノトーン中心のカラーバリエーションはウェブサイトをチェック！

5
TEAM BC メカニックジャージ
1万2000円（税抜）
サイズ：M、L
使用素材：ポリエステル100%

ブラック　ワイン　ネイビー

グレー

4
BiCYCLE CLUB サイクルキャップ
1200円（税抜）
サイズ：フリー
使用素材：ポリエステル100%

7
オリジナル輪行バッグ

チームBC会員だけのスペシャル価格!

30% OFF!
2万4000円 ➡ 1万6800円（税抜）

**大好評にお応えして、オリジナル輪行バッグを30%オフ！
お得に手に入れるなら、このチャンスを逃がすな！**

6
BCロゴソックス
500円（税抜）　サイズ：フリー
使用素材：綿75%
ポリエステル25%

Information

スマホからいますぐ登録!
購入は「チームBC」の会員サイト（登録無料）から。価格や入荷情報は公式サイトやSNSでも配信するので、気になる人は要チェックだ

HP

＼通販はココ！／

東京都

CYCLE PINE（サイクルパイン）

https://cyclepine.com

明大前・下高井戸にある 甲州街道のプロショップ

あなたにピッタリの一台をていねいにご紹介いたします。【サイクルパイン・メンバーカード】でお得にお買い物やメンテナンスを♪ 日曜朝ライドもやっています♪ 末永く付き合えるプロショップをお探しのサイクリストの皆さま、どうぞお気軽にご来店下さい(^^)/ 詳しくはホームページ（下のQRコード）またはフェイスブック『Cycle Pine』まで。

SHOP DATA 東京都世田谷区松原3-41-16オパスワン1・2F
☎03-6379-3181　営業：11:00～19:00
休み：水曜日

BRAND TREK・PINARELLO・SPECIALIZED・cervelo・LOOK・VIVALO・Pedla・KASK・FI'ZI:K・GIRO・TIFOSI・Bontrager・GARMIN・Wahoo Fitness・GOKISO・SHIMANO・SRAM・Campagnolo・FULCRUM・SCOPE・ZIPP

BiCYCLE CLUB SHOP GUIDE
全国エリアショップガイド

東京都

A-CAP

www.a-cap.net

あきる野の恵まれた環境で「日本一教える店」を目指しています

セレクトしたブランドの自転車を取りそろえ、レースメカニックと同じ水準のメンテナンスサービスを提供。店名に入るAcademyが表すように、当店は自転車を買い、メンテナンスして、自転車を学ぶ店です。「レースで勝ちたい」という方へのコーチングはもちろん、「今よりカッコよく走りたい」「今より楽に速く走りたい」そんなサイクリストへのアドバイスも行っています。 ロード、MTB、シクロクロスの3種目すべての国内最高峰カテゴリーを経験しているマルチライダー店長があなたの走りのレベルアップをお約束いたします。

SHOP DATA 東京都あきる野市小川東3-9-15 アローラビル1F
☎042-533-2495
営業：13:00 ～ 20:00
土曜日　11:00 ～ 17:00　日曜日・祝日　12:00 ～ 17:00
（※サマーシーズンシフト。シクロクロスシーズンになったら変更）
休み：火曜日

BRAND メリダ・FOCUS・BOMA・SantaCruZ・（※今秋開始予定 GIOS・BASSO）Northwave・Vittoria・BIORACER

埼玉県

パワーコープ

http://powercoop.cocolog-tcom.com

初心者の方にオススメ! ロードバイク多数あります!

パワーコープは、埼京線「中浦和駅」より歩いて20秒! 駐車場も完備しておりますので、お車でのご来店もお待ちしております。お店も広くなって、さらに商品が見やすくなりました。また、ロードバイク、パーツや手組みホイールのことまでお気軽にご相談ください。ご来店お待ちしております。

SHOP DATA 埼玉県さいたま市南区鹿手袋１丁目2-34
☎048-866-9557　営業：11:00～21:00
休み：水曜日　mail：powerjp@ozzio.jp

BRAND トレック・デローザ・チネリ・TIME・トマジーニ・ライトスピード・カザーティ・コルナゴ・カラミータ・ブルーノ・パシュレー・ロイヤルノートン・GUSTO その他世界の一流品

愛知県

KATO★CYCLE（カトーサイクル）

www.katocycle.com

創業74周年のスポーツサイクルのプロショップ

最新モデル店舗「カトーサイクル」とヴィンテージ店舗「カトーサイクルプラス」の2店舗で元気に営業しております。ロード、グラベル、MTB、ミニベロからオールドクロモリ、ツーリングバイクまで何でもござれ! たくさん商品がある楽しいお店です! みなさま、名古屋にお越しの際にはぜひお立ち寄りください。

SHOP DATA 愛知県名古屋市南区駈上2-8-26　☎052-811-3741
営業：10:00～20:00　(日祝19:00まで)
休み：毎週水曜日・第2・4火曜日
PLUS ／ 11:00～19:00　休み：毎週火・水曜日
Twitter：https://twitter.com/katocycle

カトーサイクル　地下鉄　新瑞橋駅　桜本町駅　歩道橋　新郊通三　呼続駅　名鉄本線　桜駅

BRAND TREK・PINARELLO・DE ROSA・COLNAGO・SPECIALIZED・CANNONDALE・GIANT・BIANCHI・CINELLI・TIME・LOOK・GIOS・CERVELO・KUOTA・BMC・WILIER・SCOTT・RIDLEY・ANCHOR・ORBEA・AVEDIO・CARERRA・JAMIS・BROMPTON・BD-1・DAHON・INTENSE・SANTACRUZ・FOES・CHROMAG・DEVINCI・KNOLLY・ROCKYMOUNTAIN・KONA・TURNER・SURLY・SALSA・BRUNO・B-ant・PASHLEY・Q36.5・KASK etc...

東京都

BICI AMORE（ビチアモーレ）

https://biciamorecyclejersey.com

ロードバイク好きによる ロードバイク好きのためのショップ

月に600点以上の商品が入荷されているので、気に入ったものを見つけたら"即買い"がポイント! しっかりチェックして専門のクリーニングを施しているので安心してお買い求めいただけます。買取はウエアやシューズ、ヘルメットはもちろん、パーツ、完成車、フレーム、アイウエアやグローブ、輪行袋やバッグ類……自転車に関するものすべてOK!

SHOP DATA 東京都千代田区外神田5-6-2　☎03-5812-4172
営業：11:00～20:00　休み：木曜日
mail：info@biciamore.jp

BRAND BlueLug・SWRVE・・・ほか多数
サイクルアパレル・パーツ・バイク買取・販売

広島県

サイクルショップ カナガキ

www.kanagaki.co.jp

**サービス向上のため、
正社員・アルバイト募集中!!**

通勤、通学から週末のホビーまで幅広く対応できる自転車店です。広島市内全域、東広島までカバーするネットワークで安心。未経験の方大歓迎!! お気軽に下記までお問い合わせください。

広島県西区横川町３丁目6-13
☎082-231-2631
営業：10:00～19:00　休み：不定休

GIANT・RIDLEY・GIOS・FELT・GT・BIANCHI・RALEIGH・LOUIS GARNEAU・DAHON・DAHONinternational・Tern・KHS・ANCHOR・Panasonic Order System・FUJI・ARAYA・BASSO・KONA.SCOTT.Rockbikes.MONTAGUE.cinelli・Riteway・KOGA・POLYGON・COMMENCAL・CUBE・CASATI・SCHWINN・ヨツバサイクル

愛知県

じてんしゃひろば遊

https://chari-u.com

**愛知県名古屋近郊……
店頭展示きっと
300台ぐらい!?**

ロード、MTB、折りたたみ自転車、小径車、クロスバイクなどスポーツバイクを300台ぐらい、だいたいきっと展示。パーツ類もぬるいものがソコソコそろっています。詳しくはホームページ参照。

SHOP DATA
愛知県小牧市郷中1-197
☎0568-75-5802　営業：10:30～19:30
休み：水、木曜日(祝日はハリキッて営業です)

SCOTT・BMC・ウィリエール・ビアンキ・ジャイアント・メリダ・アンカー・カレラ・コルナゴ・フェルト・GIOS・KUOTA・JAMIS・BREEZER・ラピエール・リドレー・オルベア・チネリ・ラレー・フジ・ロッキーマウンテン・KONA・GT・birdy・ブロンプトン・DAHON・Tern・BRUNO・MASI・TYRELL・BOMA・iruka・タルタルーガ・ARAYA・OX PECO・・・などなど、パーツもいろいろ

香川県

シナノ／ライドストア

www.shinano-web.com

高松市で1903年創業のシナノです

スポーツ車を中心に最新で幅広いジャンルのバイク＆パーツ＆グッズを取りそろえています。
またメンバーズイベントを毎週開催し、初心者の方にも楽しんで長く乗っていただけるようお手伝いします。その他自転車ライフでの心に残る冒険など、シナノのお客さまならではの特典をご用意してお待ちしております。

【シナノ】香川県高松市兵庫町1-14三越高松店スグ
☎087-821-6025　営業：10:00～19:00　休み：月曜日
【ライドストア】香川県高松市多肥下町1531-9
高松中央IC約５分　☎087-815-0015
営業：11:00～20:00　休み：月曜日

BRAND
COLNAGO・DE ROSA・PINARELLO・BMC・TREK・Bianchi・Cannondale・FUJI・WILIER・KUOTA・INTERMAX・MERIDA・LOUIS GARNEAU・CINELLI・LOOK・ORBEA・CARRERA・ASSOS・Cervelo・MAVIC・Q36.5・GARMIN・HUUB・BH その他ご相談ください

兵庫県

サイクルショップ テラオ

www.terao.gr.jp

**昭和21年の創業当時から
変わらない信頼と実績**

ロードレーサー、トライアスロンバイク、スピードバイク、クロスバイクの専門店です。これから始めたい方やフレーム・パーツのグレードアップ・各種メンテナンスなどなんでもご相談下さい。価格競争に左右されることなく技術力をもって、お客様に信頼していただけるように、努力させていただきます。

SHOP DATA
兵庫県姫路市福中町１　☎079-222-3544
営業：10:00～19:00　休み：毎週水曜日と第３水・木曜日

BRAND
PINARELLO・COLNAGO・ANCHOR・GIANT・GIOS・BASSO・CARRERA・cinelli・RALEIGH・ARAYA・TIME・BH・YONEX・Panasonic・CARACLE・DAHON・BRUNO・BREEZER・CAMPAGNOLO・FULCRUM・MAVIC・ZIPP・OKLYE・LEZYNE・MUC-OFF・ABUS・etc...その他 内外パーツ・ヘルメット・ウェアー多数取り扱いあり

The Wonderful Life with a Bicycle

FUNQ ファンク

趣味の時代に読むメディア [ファンク]

BICYCLE CLUB メディアサイト
https://funq.jp/bicycle-club/

ショップの皆さまへ → **広告のお問い合わせ、情報リリースは下記までご連絡お待ちしております。**
ad3@ei-publishing.co.jp 「バイシクルクラブ広告」まで